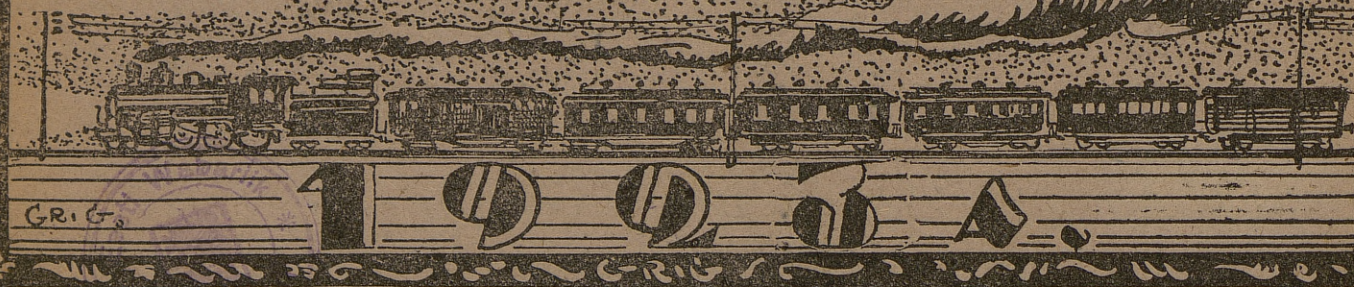


# EESTI RAUDTEE

№ 6-7.



## OSCAR STUDE, Tallinn

Ekspeditsiooni äri

Korrastus — Inkasso — Kinnitamine — Laevaagendid

Oma pukslirid, praamid ja ladud raudtee ühendusega

Kõnetraat: Juhatus nr. 705. Eksport osakond nr. 2071. Laevaosakond nr. 118, 22-17.  
Import osakond nr. 1521. Tolli osakond nr. 1532. Ladukontorid nr. 1697, 215.

Telegrammi aadress: „STUDEOS“, Tallinn. — Postkast nr. 63.

## ОСКАРЪ ШТУДЕ, Ревель

ЭКСПЕДИТОРСКАЯ КОНТОРА — Хранение — Инкассо — Страхование  
Пароходные агентства

Собственные буксиры, баржи и складъ съ соединительной жел. дор. вѣткой

ТЕЛЕФОНЫ: Правление № 705. Импортное отделение № 1521. Экспортн. отд. № 2071. Таможен. отд. № 1532.  
Пароходн. отд. № 118, 2217. Управл. складами № 215, 1697. Адр. для телегр.: „ШТУДЕОСЪ“ Ревель. Почт. ящ. 63.

## OSCAR STUDE, REVAL

SPEDITIONSGESCHÄFT — Lagerung — Inkasso — Versicherung — Dampfer-  
Agenturen — Eigene Schlepper, Leichter und Speicher mit Geleisanschluss

TELEPHONE: Chef Nr. 705. Import Abt. Nr. 1521. Export Abt. Nr. 2071. Zollabteilung Nr. 1532. Dampfer-  
abteilung Nr. 118, 22-17. Lagerverwaltung Nr. 215, 1697. Telegr.-Adr.: „STUDEOS“, Reval. Postfach Nr. 63.

# Tallinna Krediit-Pank, A.-S.

TALLINN, Suur Karja tän. 23, omas majas  
Kõnetraat: juhatus 12-49, äriruum 4-36, kaubajaoskond 19-64  
Telegr. aadr.: KREDITBANK

**Pank toimetab kõiksuguseid panga operatsioone sise-  
kui ka väljamaal  
Hoiusummade eest maksab pank 5—7%  
Ostab ja müüb välisraha**

**Panga käes on Kinnituse Seltsi „HANSA“ peaagentuur**

## Saku

= õllevabrik A.-S. =

Sakus,

kõnetraat nr. 17-49

Tallinnas,

kontor: Suur Kloostri tän. 10

kõnetraat nr. 7-48

soovitab oma

## õlut

tuntud headuses

Saada igalpool



MEHAANILISE PUUTÖÖSTUSE  
AKTSIASELTS  
**A. M. LUTHER, TALLINNAS**

**VALMISTAB:**

mööblit, vineer-kartonge, vineer-kohvrid, vineer-kooliranitsaid, vineer-aktimappe, vineer-käsitrumlid, vineer-toolipõhju, vineer-platesid, vineer-labidaid jne.

**MÜÜGIKOHAD:** TALLINNAS, Vana Posti tän. nr. 9  
TARTUS, E. V. Jürgens'i juures, Vana tän. nr. 17  
VALGAS, P. Saaretok'i juures, Moskva tän. nr. 15  
PETSERIS, E. Nassar'i juures, kaubareas  
VILJANDIS, R. Eitelbergi juures  
VÖRUS, J. Kiesler'i juures, Jüri tän. nr. 12-b  
RAKVERES, Roman Jürgens'i juures  
PÄRNUS: J. D. Ammende juures

# A.-S. „SILVA“

Tallinn, Merepuiestee nr. 17

Kõnetr.: kontorid 9-29, 31-27 ja 13-80; kaupluses 18-09

Telegrammide aadress: „SILVA — TALLINN“

Igasuguste põllutööriistade ja masinate, kunstpõllurammu, soola j. n. e. ladu ja müük.

Igasuguste ehitusmaterjalide nagu palkide, laudade, lubja, tsemendi, gipsi, katusepapi, katusepleki, igat sorti raua, raudtalade, naelte, j. n. e. ladu ja müük.

Igasuguste metsamaterjalide ostmine, ümbertöötamine, müük ja eksport.

# **R. Wolf A/S Magdeburg-Buckau**

**Tallinnas, Viruvärava puiestee nr. 19**

**Lokomobiilid** seisvad, veetavad ja isesõitjad 3—800 PS.

Patent küllastud ja ülekuumendud auruga kõik-sugu tööstuse ja põllumajanduse otstarbeks.

**Rehepeksumasinad 3—20 PS.**

4 ja 5 -kordse tuulepuhastusega.

**Isesõitjad lokomotiivid.**

**Õlepressid, kreiselpumbad,  
Zellenfiltrid.**

Patent ülekuumendud **aurusahad.**

VABRIKUD:

**Magdeburg - Buckau, Magdeburg - Fermers-  
leben, Magdeburg-Salbke, Aschersleben, Dessau,  
Erfurt**

**Peaesitus Eestis**

**A.-S. V. Schneider & Ko.**

**TALLINN, Viruvärava puiestee nr. 19**

Kõnetraat 401 ja 18-42

Ehitus- ja Tehnika kontor

# „ESTORUSS“

Tallinnas, Väike Karja tänav nr. 1

Telegrammide aadress: „Estoruss“

Igasuguste ehituste, keskkütte, veevärgi j. n. e. projekteerimine ja nende teostamine, ehitusmaterjali valmistamine ja nende kauplemine

**Eriala: raudbetoon**

## Valter Fritz Bode

Hamburgi Põhja - Kaubandus-  
seltsi Hachfeld, Fischer'i  
esitaja Eestis

TALLINN, Pikk tän. 33, kõnetraat 3-23

SOOVITAB TALLINNA LADUST:

Ameerika

masina-  
tsilindri-  
mootori-  
koorelahutaja-  
autobiili-

õli

tavotti

I-a hollandi värnitsat

I-a põiksaagisid 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ja 4<sup>1</sup>

saeviilid

freeserite terast, puufreesimise masina tarvis

ree-talla terast

raud-plekki 12 n.

petrooleumi ahjusid

liivapaberit

shmirgel-riiet

valgeid rohuklaase

Türi

## Paberi- ja Puupapivabriku

Aksia-Selts

KONTORID ja LADUD:

Tallinnas, Dunkri tän. 19, kõnetraat 760

Tartus, Kütri tän. 5, kõnetraat 477

Võtab vastu tellimisi igat seltsi  
paberisortide peale

Ladus alati saadaval:

Kirjutus-, kontsept-, trüki- ja album-paber,  
värviline ja postkaardi kartong, joonistus-,  
mundstüki-, igasugust pakkimise ja ajalehe  
paberit jne.

**See ajakiri on meie paberi peal  
trükitud**

**Keemia tehas**  
**Dr. chem. A. Stange o. ü.**

Tallinn, Rataskaevu tän. 6, kõnetraat 10-97

DEKSTRIIN, valge ja kollane

Taimeliim „Robur“

Alisariin õli

Kirjalakk

Nahaapretuur

Naha määred

Hobusekabja määre

Asfaltlakk

Tubaka ekstrakt

Kristallseebid

Puuvilja, marja ja

likööri essentsid

Linnase ekstrakt

Eetri õlid ja värvid

Mitmesugused

farmatsöitilised

preparaadid

jne.

jne.

Nõudke hinnakirja

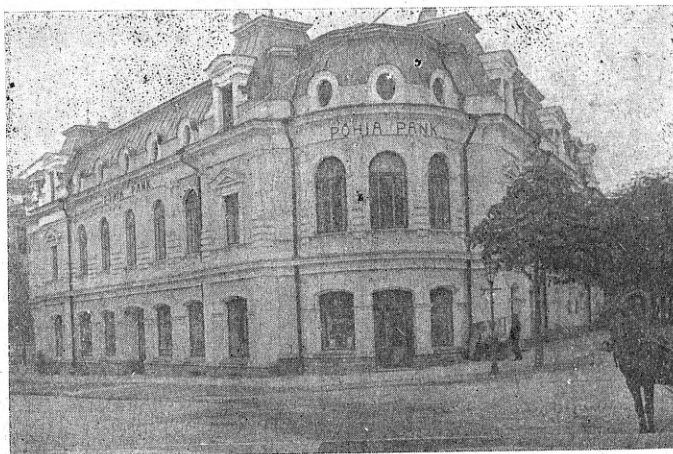
# Raudteelased,

kinnitage oma elu ja kindlustage  
omale ehk Teie enneaegse surma  
korral omaksetele

# kapitaali

Kinnitusi kuni 100.000 mk. võib  
ilma arstlise järelevaatusest teha

Kirjutage postkaardi, „E K A'le“,  
Tallinn, Pikk tänav 6 (Teie vanus  
tuleb ülesanda) ja Teie saate  
täitsa mittekohustava offerdi



## POHJA PANK A.-S.

Tallinnas Suur Karja tän. nr. 20, omas majas Tallinnas.

Osakonnad: Tartus, Viljandis, Võrus, Abja-Paluoja ja Türi-Allikul.

Korrespondendid kõigis kodumaa, kui ka kõigis suuremates linnades väljamaal.

Telegrammi aadress: „POHIPANK“ Panga äriseis 30. dets. 1922 — Mk. 200.000.000.—

Pank võtab raha hoiule, annab välja laenusi, ostab ja müüb väljamaa raha ja  
toimetab kõiksugu panga operatsioone kodu ja väljamaal.

# E. T. K.

## Eesti Tarvitajate Keskühisus

Asutatud 1917 aastal

**Peakontor:** Tallinnas, Viruvärava puiestee 15

Telegrammid: „ESTOKO“

Üleriikline tarvitajate- ja majandusühisuste ostu-müügi, oma-tööstuse ja nõuande keskkoh. Rahvusvahelise kaubaveo, kinnituse ja tollimise talitus.

\*\*\*

**Ladud** — kõigis kodumaa linnades ja suuremates keskkohades

**Liikmed** — 254 ühisust 278 kauplusega ja 105.000 üksikliikmega

**Osakapitaal** — 50 miljoni marka

**Läbimüük** — 1922 a. jooksul — **1.526.285.000 mk.**

Soovitame ladust ja muretseme tellimiste peale kohale isesõitjaid ja veetavaid

## rehepeksugarnituure

Saksamaa ja Inglise vabrikutest; Ameerika, Saksamaa ja Rootsi rohu- ja viljaniitjaid ning hobuserehasid ja nende osasid; atru, äkkeid, külvi-masinaid; kunstväetisaineid, masinarihmu, masinaõli; veskikivi valamise materjaali, rauda j. n. e.

ALFA koorelahutajad ja ASTRA piimatalitusmasinad on kõige paremad, mida nüüdse aja tehnika pakkuda suudab. Kes piimast kõigeparemaid produkte valmistada tahab, millest täit hinda maksetakse, see muretsegu omale ainult ALFA koorelahutaja ja ASTRA piimatalituse-masina.

Piimatalituse sisseseadete eelarveid ja plaane valmistame aastakümnete jooksul saadud kogemuste põhjal ja müüme üksikuid masinaid ladust.

**Tallinna Eesti Majandusühisus**

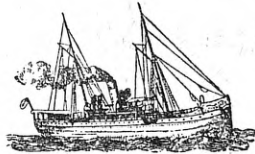
**Tallinnas, Viruvärava puiestee 21, kõnetr. 85**

Telegr aadr : „Estokommerts, Tallinn“

## E. V. LAEVASÕIDU AMETI

# Haapsalu - Rohuküla - Heltermaa - Kärddla - Taaliku - Triigi - Sõru liin

## 1923. aasta SÕIDUKAVA



Ühendust peab I kl. reisijate

## a.-l. „ENDLA”

kapten A. EINMANN.

„Endlal“ on kaks avarat klassiruumi, võtab 300 reisijat peale. I klassis 4 kajutit, 4 magamiskohaga ja salongiga; II klassis kaunis avar salong. Laeval on elektrivalgustus ja puhvet.

### Haapsalust — Heltermaale.

Ärasõit Haapsalust — Heltermaale iga esmaspäev k. 1 p. lõunat  
„ Heltermaalt — Haapsalu iga teisipäev k. 8 hom.

### Haapsalu—Rohuküla—Heltermaa—Taaliku—Triigi ja Sõrulle.

Ärasõit Haapsalust iga teisip. k. 6.00 peale lõunat Rohukülla.  
„ Rohukülalt „ „ „ 8.45 õhtul Heltermaale.  
„ Heltermaalt „ „ „ 12.00 ö. üle Taaliku—Triigile.  
„ Triigilt „ keskn. „ 5.00 hommikul Sõrulle.  
„ Sõrult „ „ „ 2.00 päeval Triigile.  
„ Triigilt „ „ „ 3.30 p. üle Taaliku—Heltermaale.  
„ Heltermaalt „ „ „ 10.00 õhtul Rohukülla.  
„ Rohukülalt „ neljap. „ 3.00 öösel Haapsalu.

### Haapsalu — Heltermaa — Kärddla.

Ärasõit Haapsalust iga reede kell 1.00 päeval Heltermaale.  
„ Heltermaalt „ „ „ 4.30 päeval Kärddla.  
„ Kärddlast „ laupäev „ 6.00 hommikul Heltermaale.  
„ Heltermaalt „ „ „ 9.00 hommikul Haapsalu.

Märkus I: Sõjaväelased ja lapsed 5—10 aastani, ekskursandid ja koolid kui grupeades sõidavad, maksavad pool hinda.

Märkus II: Reisipiletid tuleb enne laeva väljasõitu sadamas lunastada. Reisi-  
jatelt keda merel ilma piletita leitakse, nõutakse kahekordne pileti-  
hind sisse. Niisama nõutakse reisijatelt, keda II klassi piletiga  
I klassis leitakse, vastava klassi pileti hind sisse.

### Lähemaid teateid saab:

Tallinnas: Laevasõidu Amet. Telefon nr. 2-96.

Haapsalus: Telefon nr. 15.

Rohukülas: Telefon nr. 24.

Heltermaal: Agent kapten Pöial.

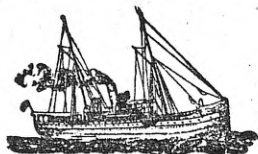
Taalikul: Agent kapten Ammermann.

## Laevasõidu amet.



E. V. LAEVASÕIDU AMETI  
**Rannasõidu liinide sõidukava**

**1923 aasta  
navigatsiooni hooajal**



Ühendust peab I kl. reisijate aurik  
**„KUNGLA“**

**VIRU LIINIL** peab ühendust kaks korda nädalas

Ärasõit Tallinnast — üle Tsitre, Loksa, Käsmu — Võsule igal teisipäeval ja reedel  
kell 9 hommikul.

Esimene reis teisipäeval 8 mail

Ärasõit Võsult — üle Käsmu, Loksa, Tsitre — Tallinna igal kesknädalal ja lau-  
päeval kell 7 hommikul.

Esmaspäeva, kesknädala, neljapäeva ja laupäeva õhtutel ja pühapäevadel võib a.-l.  
„Kungla“ väljaürida seltsidele ja eraettevõtetele — lõbu ja Soome sõitudeks

MÄRKUS: Kõigil Laevasõidu Ameti alla kuuluvatel laevadel ja liinidel maksavad sõjaväelased,  
lapsed 5—10 aastani, ekskursandid ja koolid kui grupedes sõidavad, pool hinda.  
Kaubaveo juures loetakse iga algatud puud — puudaks. Bagaashi on luba kaasa võtta  
iga inimese kohta 1 puud.

**LÄHEMAID TEATEID SAAB:**

Laevasõidu Ametist Tallinnas, kõnetraat nr. 2-96.  
Telegrafi adr „Laevnik“ Tallinn.

**LAEVASÕIDU AMET.**

E. V. LAEVASÕIDU AMET.



**ROHUKÜLA — KUIVASTE — KURESAARE — RIIA LIIN**  
**1923 AASTA SÕIDUKAVA.**

ÜHENDUST PEAB I-KLASSI REISIJATE AURIK

**„RISTNA“** kapten  
R. Oder.

„Ristna“ on kiirsõitja, teeb 12 sõlme. Kolm avarat klassiruumi, võtab 600 reisijat  
peale. I kl. — 7 kajutit, 26 magamiskohaga ja salongiga; II kl. — 8 kajutit, 32 magamis-  
kohaga ja salongiga. Laeval on vannitoad, elektrivalgustus, sädetelegraf ja puhvet.

Ärasõit Rohukülalt üle Kuivaste Kuresaare — igal teisipäeval ja reedel k. 8.45 õht.

” Kuresaarest ” Kuivaste Rohukülasse — igal esmasp. ja neljap. ” 8.— ”

” Kuresaarest Riiga — igal laupäeval kell 8 õhtul.

” Riistast Kuresaare — igal pühapäeval kell 8 õhtul.

MÄRKUS: Sõjaväelased ja lapsed 5—10 aastani, ekskursandid ja koolid, kui grupedes sõidavad,  
maksavad pool hinda.

**LÄHEMAID TEATEID SAAB:**

Tallinnas: Laevasõidu Ametis, kõnetr. 2-96, telegram. adr. „Laevnik“.

Haapsa'us: kõnetr. 15. || Kuivastes: kõnetr. 2,

Kuresaares: kõnetr. 14. || kapten Kolk.

**LAEVASÕIDU AMET.**

# EESTI PANK

## Osakonnad kõigis maakonna-linnades

Arvete seis 31. mail 1923. a.

### A k t i v a:

Kassa	1.169.770,062,05
Väärtpaberid	42.736,887,—
Hoiusummad väljamaal	506.693,597,58
Välisvaluuta	86.208,107,79
Laenuid välisvaluutas	253.757,426,11
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	140.228,403,27
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	212.619,130,33
Korrespondendid „Loro“	9.435,497,75
„Nostro“	5.296,817,17
Laenuid mitmesugustel arvetel	4.278,906,087,86
Osakonnad	838.368,227,69
Mitmesugused arved	46.298,561,38
	<hr/>
	<hr/>
	7.590.318.805,98
Väärtused depoois	1.234.907.397,43
Inkasso dokumendid	195.643.863,21

### P a s s i v a:

Põhikapitaal	250.000.000,—
Tagavara kapitaal	37.770.710,41
Pangatahed	2.350.000.000,—
Rüügikassa	1.483.078.717,55
Hoiusummad	1.189.487.991,01
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	140.482.210,68
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	261.654.050,11
Korrespondendid „Loro“	9.869.505,33
Garantiid	555.634.433,88
Akkreditiiivid	122.900.833,05
Osakonnad	861.487.661,80
Mitmesugused arved	155.390.565,52
1922 aasta puhaskasu	172.562.126,64
	<hr/>
	<hr/>
	7.590.318.805,98

Juhatus: E. Aule, J. Sihver, L. Sepp.

Raamatupidaja: J. Randmer.

Pank võtab raha hoiule jooksvale arvele ja tähtaja peale. Diskonteerib vekslid ja annab laenusid. Ostab kulda ja hõbedat. Ostab ja müüb välisvaluutat ja toimetab kõiki pangaoperatsioone kodu- ja väljamaal, nagu: inkasso, akkreditiiivid, garantiid j. n. e.

**Korrespondendid kõik suuremad pangad väljamaal**

# EESTI RAUDTEE

## RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetus ja talitus:  
Tallinnas, Nunne tänav nr. 32.  
(Kopli ülesõidu koha juures).  
Kontor avatud kella 9—3.  
Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast,  
ärijuhi kodune telefon 19—58 linna kesk-  
jaamast.  
Toimetaja kõnetunnid: kella 9—10 p.  
Ärijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 2—3.

Ilmub iga kuu üks kord.

Tellimise hind ühes kaasannetega  
M. 1000 aastas  
M. 550 1/2 " "  
M. 300 1/4 " "

Ainult välistellijatele.

Kuulutuste hinnad:

1 lehekülj — M. 4000.—  
1/2 " — M. 2000.—  
1/4 " — M. 1000.—  
1/8 " — M. 500.—

Kaantel 50% kallim.

Nr. 6-7 (19-20)

Juuni—Juuli 1923

2. aastakäik.

### Esimene järjekorraline kongress Eesti-Vene otsekohese raudteeühenduse asjus ja tema tähendus mõlema riigi omavahelistes läbikäimistes.

Teedeinsener K. K a r k.

Tartu rahulepingu põhimõtetest väljaminek 17. sept. 1920 a. Eesti ja Venemaa vahel konventsioon otsekohese reisijate- ja kaubaveo raudteeühenduse üle.

Konventsiooni, mille teksti väljatöötamisest mõlema riigi delegatsioonid raudteeasjanduse eriteadlastest ja juhatajatest osavõtsid, kinnitasid oma allkirjadega ja pitsiretiga mõlema riigi valitsuste volinikud: Eesti poolt A. Bürger ja Vene poolt J. Gukovsky.

Nimetatud konventsiooni ratifitseerimine järgnes 12. aprillil 1921 a. ja ta astus jõusse 19. jaanuarist 1922 a., kunas ratifitseerimise teadaannete vahetamine Tallinnas välisministeeriumi ruumides sündis, tähtajaga kolme aasta peale. Käsitamisele aga võeti konventsioon mõlemilt poolt juba tema allakirjutamise päevast alates, nagu see konventsiooni tegemisel Eesti ja Vene valitsuste volinikkude koosoleku üle kokkuseatud protokollil lõpulauses ettenähtud.

Kumbki lepinguosalistest pooltest, kes konventsiooni kolmeaastase kestvuse tähtaja lõppemisel sooviks konventsioonist tagasi astuda, on kohustatud teist poolt selle üle kuus kuud ette hoiatama. Kui sarnast hoiatust ei järgne, loetakse konventsioon pikendatuks.

Kuna konventsioon ise ainult üldiseid põhihooni sisaldab ja temaga ühel ajal ratifitseeritud „Määrustik reisijate, nende багаasi ja kaubaveo kohta Eesti ja Venemaa raudteede otseühenduses“ vahekorrad otseühenduses seisvate raudteede ja nende

tarvitajate vahel ära määrab, sünnib otseühenduse teostamise tingimiste ja mõlema riigi raudteede vahekordade ligem äramääramine erikokkulepete põhjal, mis konventsioonis ettenähtud ja temaga kaasas käivad. Nimetatud kokkulepped kuuluvad mõlema riigi raudteede järele valvavate valitsuse asutuste kinnitamisele ja võivad konventsiooni kestvuse ajal oludele vastavalt muudetud saada.

Sarnased erikokkulepped sõlmiti ka ülemaal tähendatud konventsiooni allakirjutamise järele, näiteks otsekohese kaubaveo, kaubavagunite tarvitamise, piiriäärsete jaamadevahelise liikumise kohta jne. Arusadavalt olid nad tolaeagsetele oludele kohaselt kokkuseatud, kus küllalt põhjust oli täielise korra valitsemises Nõukogude Venemaa raudteedel tõsiselt kahelda. Sarnaste olude kohaselt kokkuseatud ebanormaalsete kokkulepete püsima jäämist, ei võinud muidugi olude ja aegade normaalsemaks muutumisega kumbagile lepinguosalisele kasulikuks lugeda.

Kõikide otseühendusesse puutuvate küsimuste (selle sees ka ülemaal nimetatud erikokkulepete), samuti raudteede vastastikkuste nõudmistele läbivaatamiseks näeb Eesti-Vene raudtee konventsioon järjekorralised otseühenduse kongressid ette vähemalt üks kord aastas. Esimene otseühenduse kongress pidi ärapeatama mitte hiljem kui kolm kuud pärast konventsiooni ratifitseerimist.

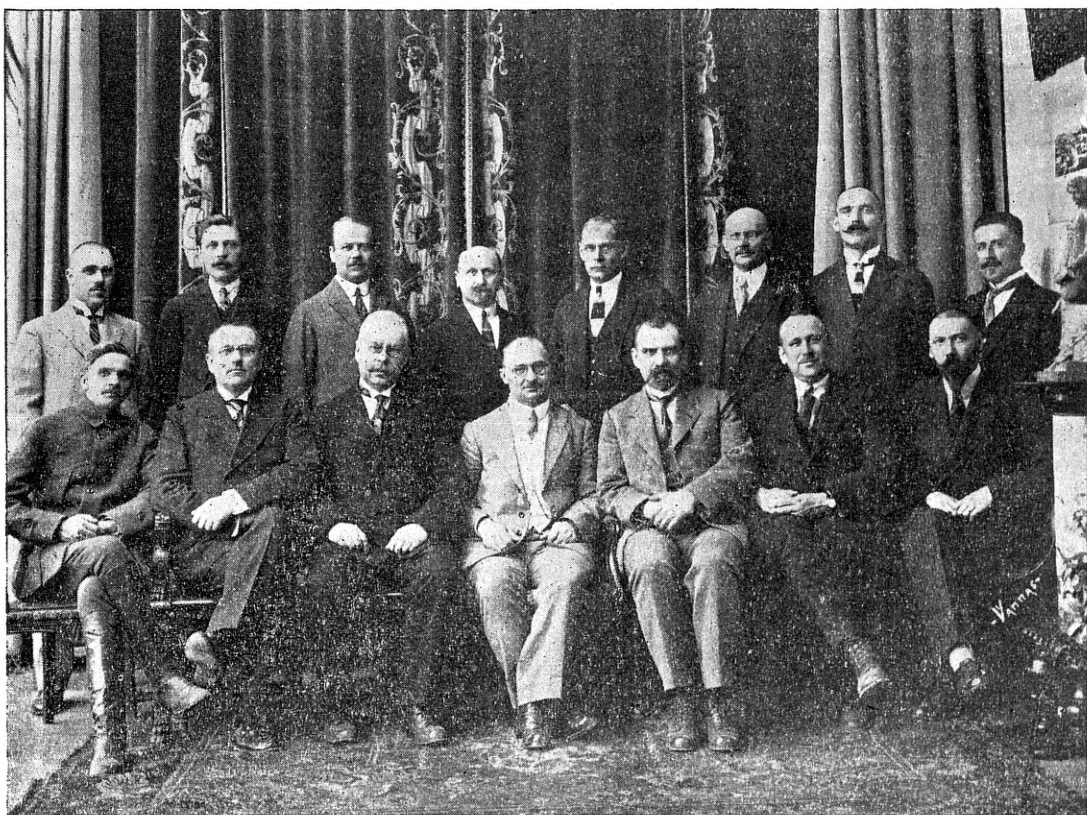
Kuid mõnesuguste asjaolude tõttu, mis



mitte Eesti raudteedest ei olenenud, astus esimene järjekorraline kongress Eesti-Vene otsekohe raudteeühenduse asjus kokku alles 15. mail s. a. Tallinnas. Pika vaheaja jooksul oli palju põnevaid ja edasilükkamata küsimusi esile tekkinud ja sellega on seletatav, miks Tallinnas ärapeetud esimene kongress tervelt 18 päeva püsivat tööd nõudis, enne kui kõik päevakorda ülesvõetud küsimused lahendamist leidsid.

otsuste jõusse astumist ja käsitamisele võtmist 1. augustil s. a. oodata on.

Kõik päevakorda ülesvõetud 34 küsimust erinesid oma iseloomu poolest õigust öelda kolme gruppi. Esimene grupp puudutas vagunite remondi ja endiste vagunivõlgade küsimust, millega esines Eesti teedeministerium, silmas pidades Vene raudteede üldist võlaarvet Eesti raudteile. See küsimus leidis kongressi poolt tegeliku lahendamise.



**Eesti-Vene raudtee konverents.**

Keskel konverentsi juhataja teedeministri abi ins. K. Kark.

Esimese kongressi päevakord sisaldas 34 üksikut punkti, millest 13 punkti Vene ja 21 Eesti raudteede poolt ülesvõetud olid. Koosolekuid peeti 18 päeva jooksul 27, peale selle omavahelised ettevalmistus koosolekud ja nõupidamised. Kongressi tööd kestsid sageli kella 10 homm. kuni kella 2 öösel.

Kongressi otsused kirjutati alla 2. juunil s. a. Praegu on kongressi otsused mõlemate riikide valitsuste poolt kinnitatud ja teadaanded selle üle vahetatud. Osa otsusi on juba ellu viidud, kuna kõikide kongressi

Kongress tunnistas lõpulikult, et Vene raudteed mitte hiljem kui 1. augustil 1923 a. Eesti raudteile vagunite tarvitamise eest peavad maksma 65.695 kuldrubla ja peale selle vagunite remondi eest 110 kuldrubla 65 kuldkopikat ja 991.484 Eesti marka. Kongress võttis vastu ka Eesti raudtee nõudmise Vene raudteilt enne raudteekonventsiooni sõlmimist tekkinud võlana saada oleva 1.603.900 Emk. suuruses summas, mida ära maksta tuleb mitte hiljem kui 1. oktoobril 1923 aastal. Kuldrublasid kursi järgi Eesti markade peale ümber

arvates, peavad Vene raudteed üldsummas Eesti raudteile maksma 13.453.209 Eesti marka.

Teine grupp küsimusi seisis üksikutes üldiseloomuga küsimustes, nagu näiteks: 1) kongressi otsuste mõlemate lepinguosaliste poolte valitsusasutustele esildamise ja nende korralduste jõusse astumise kord ja 2) järgmiste kongresside kokkukutsumine ja muud sarnased küsimused. Oma otsuste kinnitamise ja jõusse astumise korra suhtes määras kongress järgmist: kummagi riigi raudteede järele valvavad asutused esildaksid oma vastavaile valitsusasutustele kongressi otsused kinnitamiseks, võttes selle juures enese peale kohustuse kaasa mõjuda, et kinnitamine mitte üle ühe kuu ei viibiks, arvates tähtaega protokolli kongressi poolt allakirjutamise päevast peale. Kui valitsus otsused kinnitanud, siis tuleb mõlemil teedeministeeriumidel selle üle üksteisele vastastikku teada anda.

Mõlema riigi poolt kinnitamist leidnud kongresside otsused astuvad jõusse ühe kuu jooksul, arvates mõlema riigi poolt järgnevat kinnitamise päevast peale, kusjuures tähtpäev ära määratakse vastastikkusel kokkuleppel nii kirja kui telegraafiteel. Selleks tunnistati eelkokkuleppel kõige kohasemaks teatava kuu 1. ehk 16. päev. Mõlema riigi teedeministeeriumid võivad vastastikkusel kokkuleppel ülemalnimetatud tähtaega lühendada ehk pikendada.

Kolmas grupp puudutab otsekohest reisijate, bagaashi ja kaubaveo edaspidist korraldamist. Siia kuuluvad järgmised tähtsamad küsimused, mida kongress kõik ära otsustas:

I. Otsekohene, ilma ümberistumisteta ühendus Tallinn—Peterburi—Moskva vahel. Kongress otsustas sisse seada reisijate otseühenduse nimetatud pealinnade vahel algades käesoleva aas'a esimesest juulist rongide Nr. 5 ja 6-ga. Eesti 3-ja 4 ga Vene Looderaudteedel kuni Peterburini ja kiirrongidel Nr. 1 ja 2 Oktoobri (end. Nikolai) raudteel kuni Moskvan. Selleks ühenduseks on määratud kolm vagunit, üks neist on pehmete, teine kõvade istmetega ja kolmas bagaashi vagun, mis käivad neli korda nädalas Tallinna—Peterburi ja 3 korda Tallinna—Moskva vahet. Ühendust peetakse nii Eesti kui Vene veereva koosseisuga proportsionaalselt mõlema riigi raudteeliinide pikkusele. Vagunites peavad leiduma pealkirjad juhatusega Eesti ja Vene keeles, kus on ära tähendatud vagunite liikumise lõpupunktid. Klassivagunite sise-

mise korrasoleku ja inventaari eest, vastutavad vagunite saatjad, mille tõttu nende vagunite ühe riigipinnalt teise jõudmise juures sisemist ülevaatust ei peeta. Vagunis teenivad kogu teel selle riigi vaguni saatjad, mille omad need vagunid. Vaguni saatjatel on omad eriraamatud, kuhu vanemad raudtee agendid ja rongijuhid leitud korratuste ehk sisemiste vigade puhul märkusid teevad. Oma riigi piiridesse jõudes, vaatavad vastavad raudtee vanemad agendid need raamatud läbi. Vagunid valgustab kogu teel nende omanik raudtee oma vahenditega ja omal kulul. Piletite ja nummerdatud kohtade peale kaartide müük sünnib lähtejaama poolt. Välisministeeriumite nõudel, kui see sünnib mitte hiljem, kui päev enne teatava rongi teeleminekut, annavad raudteed nende ametnikkudele väljaspool järjekorda kohad ehk kupeed üldiste maksutingimistega.

II. Teiseks kuuluvad kolmandasse küsimuste gruppi otsekohe ühenduse a) reisijate ja bagashi, ja b) kaubaveo tariifid. Kuni käesoleva ajani maksis järgmine kord: Eesti raudteed võtsid reisijatelt ja bagaashi kui ka kaubasaatjate't maksu ainult Eesti riigi raudtee piirideni ja Vene raudteed jälle omariigi piirideni. Eesti raudteed müüsid piletisi ja andsid bagaashi dokumente välja ainult kuni Jamburi ja Pihkvan. Mis puutub kaubaveosse, siis anti siin dokumendid küll kuni Vene saatejaamani, kuid maksu nende eest võeti siiski üksi Eesti riigi piirideni. Nii peavad siis Venemaale sõitjad Jamburis uuesti piletid ostma ja bagaashi edasisaatmist korraldama. Enesest mõista sünnitab see soovimata õiendusi, rääkimata sellest, et sõidu kui ka veokulu sel viisil kallim tuleb, kui korraga piletit ostes. Et kõike seda lihtsustada, otsustas kongress tarvitusele võtta uut korraldust sel alal. Venemaale reisija võib igast Eesti lähtejaamast pileti osta, mis maksev kuni Vene lõpupunktini. Samuti võetakse ka bagaashimaks korraga vastu. Igal sõitjal on õigus kaks puuda käsi-bagaashi vagunisse hinnata kaasa võtta, bagaashivagunis saadetava kraami eest aga võetakse eramaksu. Mingisugust muret reisijal enesel oma pakkvagunisse äraantud bagaashi üle piiri toimetamisega ei ole. Maksu aluseks võetakse kuldvaluuta ja nimelt Ameerika dollar. Venemaalt Eestisse maksab samasugune kord. Et Eesti-Vene vahelisi reisingimusi kergendada, võttis kongress otsuse vastu, mille järele piiripunktides kõik tolli ja politsei järele-

vaatused tublisti lihtsustada tuleksid. Kui võimalik, tuleb reisijaga ühesoleva käsi-bagaashi tollijäreldaatus ilma vagunist välja-viimata toimetada ja bagaashivagunis olev kraam läbivaatusest jätta, kusjuures lepitakse lähte- ja saatepunktis tehtava tolli-kontrolliga ja bagaashivagunid aegsasti ära plombeeritakse. Peale selle tahetakse kõrvaldada igasugust piiripolitsei ja tollivõimude poolt rongide kinnipidamist piiri peal jaamade vahel. Rongide edasisaate viivitamine on lubatud üksi tehnilistel põhjustel.

Esialgu, kuni otsekoheste kaubaveo-tariifide väljatöötamiseni, jääb kaubaveo kohta senine kord veomaksude asjus jõusse, mille järgi Eesti ja Vene raudteed maksu võtavad üksi oma riigi ulatuses. Uued, otsekoheste ühenduse kaubaveo-tariifid, kus üks riik võib veomaksu vastu võtta kuni teises riigis oleva lõpujaamani, ei saanud kongressi poolt veel mitte välja töötatud. Mõlemad riigid kavatsesid seda küsimust lõpulikult välja töötada järgmisel, s. o. teisel kongressil, mis ära peetakse 15. okt. 1923. aastal Peterburis ja kus loodetakse jõuda täielikule vastastikkusele kokkuleppele.

III. Kolmandaks kuulusid sellesse gruppi Eesti ja Vene raudteede omavahelised veo-arded. Seni omavahelisi veoarveid kum-magi riigi raudteede vahel ei peetud, sest, nagu selgus, kõigest esildatust, võttis kumbki veotariife üksi oma riigi piirides. Kuna aga ligemas tulevikus ettenähtud otsetariifid, siis kerkivad siit ka vajadused Eesti ja Vene vahel rahaliste arvete pida-misteks. Kongress otsustas vastastikkuseid arveid õiendada iga kuu üldise saldo järele. Saldeerimine jääb, kuni vastava Eesti-Vene vahelise otseühenduse büroo moodustami-seni, millise ülesandesse see kõik käiks, Eesti raudteevalitsuse hooleks. Selleks saadavad Vene „Loode raudteed“ Eesti raudteele iga kuu arved, kus on ära tähendatud, kui palju tuleb neile maksta vagu-nite tarvitamise, remondi ja muu eest. Eesti raudteede valitsus teeb nende arvete põhjal oma kokkuvõtte ja teatab saldo summa üle Vene Loode raudteede valitsu-sele. Arvete maksmine saldo järele sünnib kolmekümne päeva jooksul Ameerika dol-larites, mis pariteedi järele kuldrubladeks ümber arvatakse ja Eesti panga tshekkides Eesti raudteede valitsuse poolt Vene teede-kommissariaadi jooksvale arvele viiakse, samuti Vene teedekommissariaadi poolt Vene Riigipanga tshekkides Eesti raudteede jooksvale arvele. Kui maksmise tähtaeg

mööda lastakse, siis peab süüdlane pool iga viivitatud päeva eest trahvi maksuma 12. aastaprotsendi suuruses. Kõike nime-tatud korda mõeldakse maksuma panna käesoleva aasta 1. augustist alates.

IV. Neljandaks kuulub siia gruppi raud-teel saadetavate kaubaomanikkude nõud-miste ja arvete õiendamise kord. Seni ei ole sarnaseid nõudmisi veel mitte esildatud, sest kaupe Eestist Venesse saatis Vene väliskaubandusline esitus, kes vagunitele Vene-Loode raudteede plombid vajutas. Kongress tunnistas selles asjas järgmise korra tarvilikuks: Kauba väljaandja raudtee vaatab nõudja poolt esidatud prätensiooni saadud dokumentide põhjal läbi ja saadab siis omalt poolt teadaande süüdi oleva raudteede valitsusele ainult sel juhtumisel, kui ta nõudja prätensiooni leiab küllalt põhjendatud olevat. Nõudmised milles Eesti ja Vene raudteed ei jõua omavahelisele kokkuleppele, esildatakse järjekordsetele otseühenduste kongressidele. Kui sarnaseid prätensioone palju kogub, siis võib peale järjekordsete kongresside kokku kutsuda veel erikongresse, mis harutavad üksi nime-tatud nõudeasju, et jõuda omavahelisele kokkuleppele.

V. Viieandaks kuulub siia gruppi vastas-tikusele kokkuleppele jõudmine kaubavagu-nite tarvitamise asjus. Kuni viimase ajani oli maksev järgmine kord: Eesti raudteed andsid mitte vahetuseks minevad vagunid Vene raudteele tarvitada kolmekümpäeva-liseks tähtajaks, mille möödumisel neid jällegi pidi Eestisse tagasi saadetama. Kui aga see viibis, olid Vene raudteed sunnitud iga üle tähtaja kinnipeetud vaguni eest 1,5 kuldrubla trahvi maksuma. Vene valit-sus oma Eestisse saadetud vagunite eest ka tasu ei nõudnud ega neile tähtaega ei määranud. Need vagunid läksid Tallinnas asuva Vene väliskaubanduse esituse korraldusse ja selle järele, kuidas saabus transiitkaupa, saadeti seda neis vagunites Venemaale.

Sel korraldusel olid Eesti suhtes omad head ja halvad küljed. Hea külg seisis selles, et a) suurem jagu transiitkaupa saadeti Vene oma vagunites, b) Eesti raudteel ei olnud vaja Venemaale sama-palju vagunid asemele saata ja c) Eesti ei olnud sunnitud Vene vagunite kasutamise eest maksuma.

Eitavad küljed aga olid need, et Eesti raudteed pidid Vene tühje vagunid maksuta Narvast Tallinna vedama ja teiseks — nad ei võinud Vene vagunid siseveoks tarvitada.

Kongress otsustas käesolevast ajast peale põhimõttelikult üle minna otsekohelele vagunite vahetamisele, kusjuures kumbki riik neid vagunisi tarvituse järele kasutada võib. Aluseks võetakse siin juures juba enamalt Venes maksev olnud „vastastikune kaubavagunite vahetamise korraldus“, mis praegu kõigil nõukogude raudteel tarvitusel. Kuni uute korralduste jõusse astumiseni otsustas kongress määrata ülemineku aja, mille jooksul järgmine vagunite vahetamise kord kohaseks leiti: a) kõik Vene vagunid, mis Eestis asuvad, tunnistatakse väljaspool vahetust olevaiks; b) nende tagasisaatmine peab sündima käesoleva uue korralduse jõusseastumise silmapilgust arvates 30-ne päeva jooksul; c) nimetatud tähtaja kestes viibivad Vene vagunid Eestis täitsa maksuta, selle möödumisel aga lähivad kõik kinni peetud vagunid üldisel alusel maksu alla; d) alates päevast, kus see korraldus jõusse astub, tähendatakse piiripealsetes punktides dokumentaalselt üles Eestis olevate vagunite arv ja märgitakse nende eest tuleva võla suurus nulliga, kust peale järgmisel päeval juba teatav summa välja kasvab jne.; e) Venemaale tagasisaadetavad vagunid tulevad üle anda iseraliste tehniliste dokumentide kaudu.

VI. Kuuendaks kuulub sellesse gruppi reisijate, bagaashi ja kaubaveo otseühenduse tingimustes kokkuleppe väljatöötamine. Kongress töötas välja uue korralduse, mille järele on võimalik osta Eesti lähtejaamast piletid iga Vene raudteede otseühenduse jaama, kusjuures maks korraga vastu võetakse. Venest Eestisse sõitjate kohta muidugi samasugune kord. Ka bagaashi saab samadel tingimistel saata. Isegi kaubasaatmise juures on võimalik otsekoheste dokumentide kokkuseadmine, kuid ühekorraga maksude sooritamise jääb alles Peterburis 15. oktoobril kokkutuleva kongressi otsustada, kus otseühenduse tariifid määramisele tulevad.

Vastuvõetud kokkuleppes on öeldud, et otseühenduse jaamad Eesti ja Vene raudteede omavahelisel kokkuleppel kindlaks määratakse. Vene esitajad avaldasid soovi, et kõik nende raudteevõrgu jaamad, milliste üldarv on 7000 ümber, vastu võetaks nimetatud otseühendusesse. Selleks tuleb kõigile neile jaamadele saata trükitud plangid veo-

kirjade kokkuseadmiseks Eesti raudteajaamadesse.

Sarnane veotingimuste lihtsustamine omab Eesti ja Vene vahelises läbikäimises suure praktilise tähtsuse ja kutsub esile kasvava kaubavahetuse mõlema riigi vahel. See võib kaasa mõjuda Vene kaubaveo suurenemisele Eestisse ja überpöördukt. Tuleb tähendada, et seni Eestist Venemaale saadetud kaubad läksid Tallinna Vene väliskaubanduslise esitaja — vnjeschtorgi — kaudu, mille poole kaubasaatjad sisseveo lubasaamiseks pöörasid. Saates sarnaseid kaube Venemaale, vajutas nimetatud esitus vagunitele oma plombi peale. Ka kaubad, mis Venest Eestisse tulevad, saabuvad kuni viimase ajani kõik tema nime peale. Sel kombel oli ja on Vene väliskaubanduse esitaja Eestis kaubasaatja ja saaja vahepealseks lülks.

Raudtee konventsioon Eesti ja Vene vahel aga kaubasaatmise ja sisseveos mingisuguseid kitsendusi ega vahetalitajate tarvitust ette ei näe. Tallinnas asuva „Vnjeschtorgi“ esituse osa ei ole aga veel Eesti ja Vene valitsuse poolt täpselt kindlaks määratud.

Peab lootma, et seni kestnud kitsendused ja formaalsused nimetatud orgaani poolt Vene ja Eesti vahelises kaubaveos kergendamist ja lihtsustamist leiavad ja et see küsimus juba ligemal ajal soodsalt lahendub.

Võib öelda, et Eesti ja Vene raudtee ministeeriumid 15. maist kuni 2. juunini käesoleval aastal peetud kongressil, oma esitajate läbi lõpulikult lahendasid formaalsuste ja reisijate, bagaashi kui ka kaubaveo küsimused, lähendades liikumisküsimusi peaaegu eelsõjaaegsetele. Sel kombel on mõlema riigi raudteed hästi ettevalmistatud täieliseks otseühenduseks ja takistamata kaubaveoks üksteise vahel.

Nüüd jääb veel viimane sõna öelda kummagi riigi kaubandus-tööstusministeeriumidele, kellest oleneb omavaheliste kaubalepingute ja eriliste tolliseadluste loomine, mis aitaksid kergendada kauba sisse- ja väljaveo tingimusi ühest riigist teise. Soovime, et see küsimus leiaks võimalikult kiiret ja soodsat lahendamist nii Eesti kui Vene kaubandus-tööstusministeeriumide poolt.

# Raudteede eksploatatsioon.

A. R—nn.

(Järg).

Vaatame arvelisel näitel, kuid võib muutada puhaskasu tariifi määrade muutmise järeldused.

T a b e l I.

1	2	3	4
Tariifi määr markades tonnkilomeetrit	Veo omahind markades tonnkilomeetrit	Vedude rohkus tuhandetes tonnkilomeetrites	Puhaskasu markades laht. 4 = (laht. 1 — laht. 2) X X laht. 3
8	2	0	0
7	2	2	10.000
6	2	4	16.000
5,5	2	5	17.500
5	2	6	18.000
4,5	2	7	17.500
4	2	8	16.600
3	2	10	10.100
2	2	12	0

Esimese lahtri arvud (Tab. 1) on täiesti vabalt valitud. Teise lahtri suurused on ka vabalt võetud, kuid seejuures oletakse harutuse lihtsustamiseks, et kõnealoleva kauba vedu kõikide vedude üldsummas suurt osa ei mängi ning seepärast ei mõju selle kauba vedude rohkuse muutuvus (3 laht.) omahinna peale. Kolmanda lahtri arvud, kuigi samuti vabalt valitud, alluvad ometi sellele seadusele, et mida madalam tariif, seda enam esitakse veoks kaupa. Neljas lahter on eelmiste aritmeetiline saavutus. Selle tabeli vaatlus pakub palju huvi, sest et ta mõnedki tähtsad järeldused lubab teha:

1) puhaskasu võib saamata jääda nii kui liig kõrge, kui ka liig madala tariifi puhul;

2) raudteele on mõnel juhul ühetaoliselt kasulikud kõrged ja ka madalad tariifid; et aga kliendile tululisem madal tariif, siis peab raudtee esitid juhusel eesõiguse andma madalale normile;

3) tariifi määra vähendamisel suureneb puhaskasu, maksimumini ja langeb siis uuesti. Teiste sõnadega — tariifi normi alandamine on nii teatava piirini kasulik raudteele kui ka kliendile, teatavast piirist aga, jäädes endiselt tululikuks kliendile, saab see alandamine raudteele kahjulikuks. Antud näites nõuab suurima puhaskasu saavutamise põhimõtte tariifi määra 5 vastu-

võtmist, sest selle puhul on puhaskasu (18.000 mk.) maksimaalne.

Toome veel ühe arvilise näite, mis paralleelne esimesele ning temast ainult omahinna suuruse poolest lahkneb.

T a b e l II.

1	2	3	4
Tariifi määr markades tonnkilomeetrit	Veo omahind markades tonnkilomeetrit	Vedude rohkus tuhandetes tonnkilomeetrites	Puhaskasu markades
8	1	0	0
7	1	2	12.000
6	1	4	20.000
5	1	6	24.000
4,5	1	7	24.000
4	1	8	24.000
3	1	10	20.000
2	1	12	12.000
1	1	14	0

Teisest tabelist teeme samu üldiseid järeldusi, millistega kokku puutusime esimese tabeli vaatlemisel. Pealegi suurendab omahinna alandamine, nagu seda oodatagi võis, veo puhaskasu. See puhaskasu, (18.000 mk.) mis esimeses näites tariifi määra 5 juures saabus, on käesoleval korral võimalik normi juures, mis vähem 3-st. Mis puutub aga maksimaalset puhaskasu andvasse määrasse, siis pole see 5, vaid 4,5. Nõnda siis, tuleme väga tähtsale järeldusele, mida nõnda formuleerime: omakulude vähenemisel peavad raudteed isiklistes kasudes alandama veotasu. Järjekult, toob otstarbekohane raudteemajandus kasu esiteks raudtee enesele, sest et ta puhaskasu suureneb, teiseks — on see kaudsel teel tululik kogu rahvamajandusele, sest et raudteemajandus on üks osa viimasest ning kolmandaks — ja see on kõige tähtsam — võidab otsekohe- selt terve riikline majandus tööstussaaduste müügiraioonide laienemise tõttu.

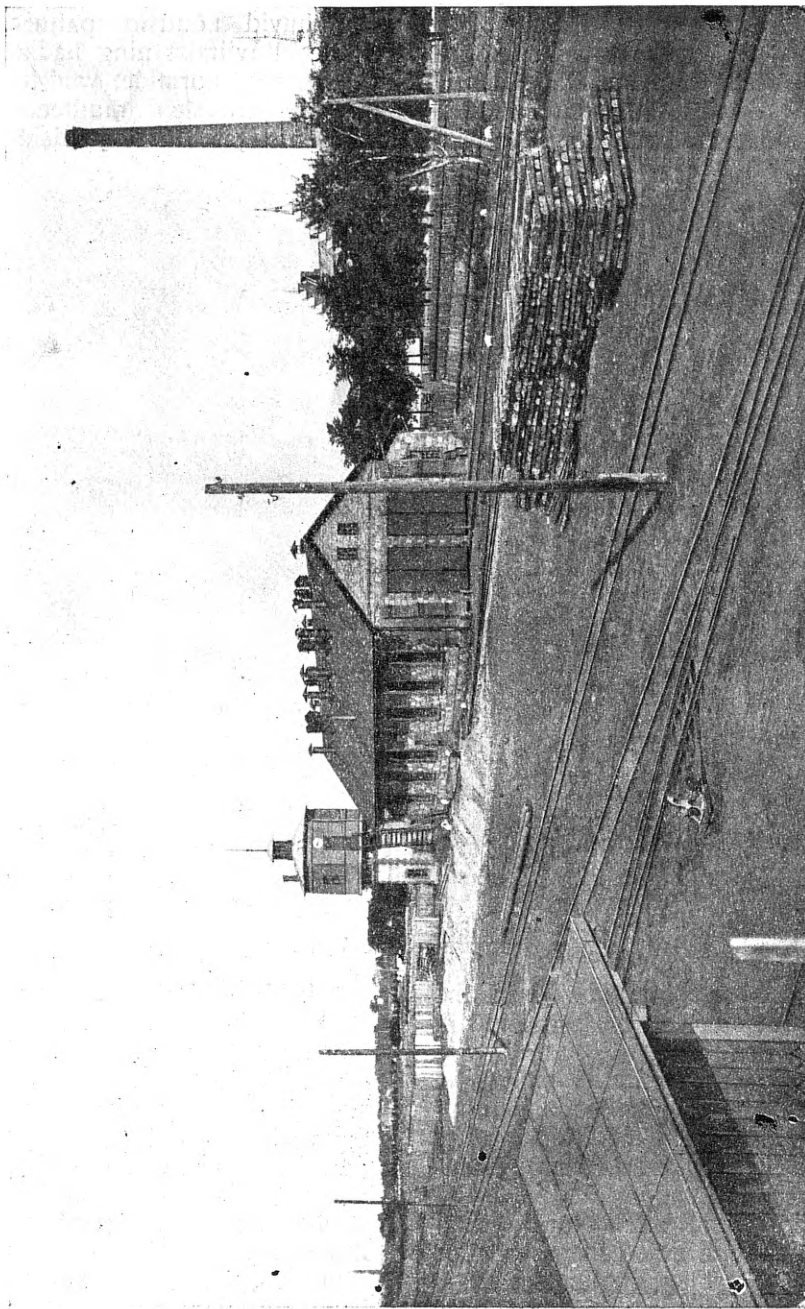
Suurima puhaskasu saavutamise printsiip nõuab erilise tariifi normi määramist mitte üksnes iga laadungi liigi, vaid ka iga ühenduse jaoks, s. t. tööstus- (saate-) raioonide ning tarvidus- (siht-) raioonide igasuguse kombinatsiooni tarvis.



Ülesanne — võtta igalt laadungilt kõike, mida ta anda suudab, on väga raske. On peaaegu võimata korraga ettearvata seda

määra alles peale liig kõrge ja liig madala normi järelproovimist.

Midagi sellesarnast juhtus Vene reisijate



Pärnu Jaam.

määra, milline suurimat puhaskasu anda võiks. Tuleb toimetada käsikaudu, kobades, üksikuid katseid tehes. Umbes nõnda, nagu, suurtüki laskmise juures ainult pärast ülelendu ja puudelendu võimalik on leida õiget kaugust, nii saame ka paraja tariifi

tariifi ajaloos. 90-tel aastatel said reisiliikumise elustamiseks määratud äärmiselt madalad tariifid. Järgnev raudteede üldine sissetuleku vähenemine sundis neid tariife kõrgendama. Tariifide kallinemise järele tuli ilmsiks, et reisijate hulga suhe klasside

järele raudteele kahjulikus mõttes muutus. Pidi uuesti I ja II klassi tariife madaldama.

Tegelikult ei saa ka suurima puhaskasu saavutamise printsiibi tunnustamisel laadungilt võtta kõike, mida ta anda võiks. Põhjused on järgmised:

1) kui raudtee on määranud liig kõrge tariifi, siis pole ühtki tõket ta vähendamiseks; vastasel korral — liig madala tariifi puhul aga — on raudteel kaunis raske

minnes ja kodanikke huvide eest seistes, määras riigivõim põhikirjades alata need tariifide normid, üle millede astuda polnud lubatud.

Tegelikult tuli aga välja, et raudteede omad huvid nõudsid palju madalamate tariifide elluviimist ning hädaoht ähvardas mitte kõrgete normide, vaid just liig madalate poolt, millisteni raudteed vastatikkuse konkurentsi järeldusel jõudsid ja millised



Haapsalu raudteejaam.

teda tõsta, sest seltskondline arvamine saaks valjult protesteerima igasuguse tariifi suurendamise vastu;

2) iga veo pealt teenitud puhtakasu väljaarvamiseks on tarvilik teada punkti-pealset veo omahinda, mis aga, nagu pärastpoole näeme, liig keerulisena ülesandena esineb.

3) maades, kus raudteede tariifi määramise mõttes suurem ehk vähem vabadus jäetud (Põhja Am. Ühisr., Inglismaa), käib teede vahel äge võistlus, mille järeldusel tariifi normid määratakse odavamad neist, mis vastavad maksimaalsele puhaskasule.

Siin oleks kohane peatuda ühe huvitava nähtuse juures, mis näitab, kuis paljus mais riigimehed raudteelise transpordi tõelikku iseloomu pole osanud tabada. Raudteede monopoolsuse seisukohast välja-

sageli kahju töid riigile, mis nii ehk teisiti seotud üksikute raudteedega ja huvitud nende rahanduse saatusest. Selles võitluses laadungite eest määrasid raudteed tihtigi nii madalaid tariifi norme et sootuks kahjuga töötada. Ameerikas leiame hulga näiteid, kus mõlemad võistlejad pooled viimaks majanduslisse kriisi sattusid ja varandus haamri all äramüüdüd sai.

Iseenesest mõista, et tariifi poliitika kindlusetus, kui teede võistluse järeldus, pahasti mõjub ka tööstuse peale.

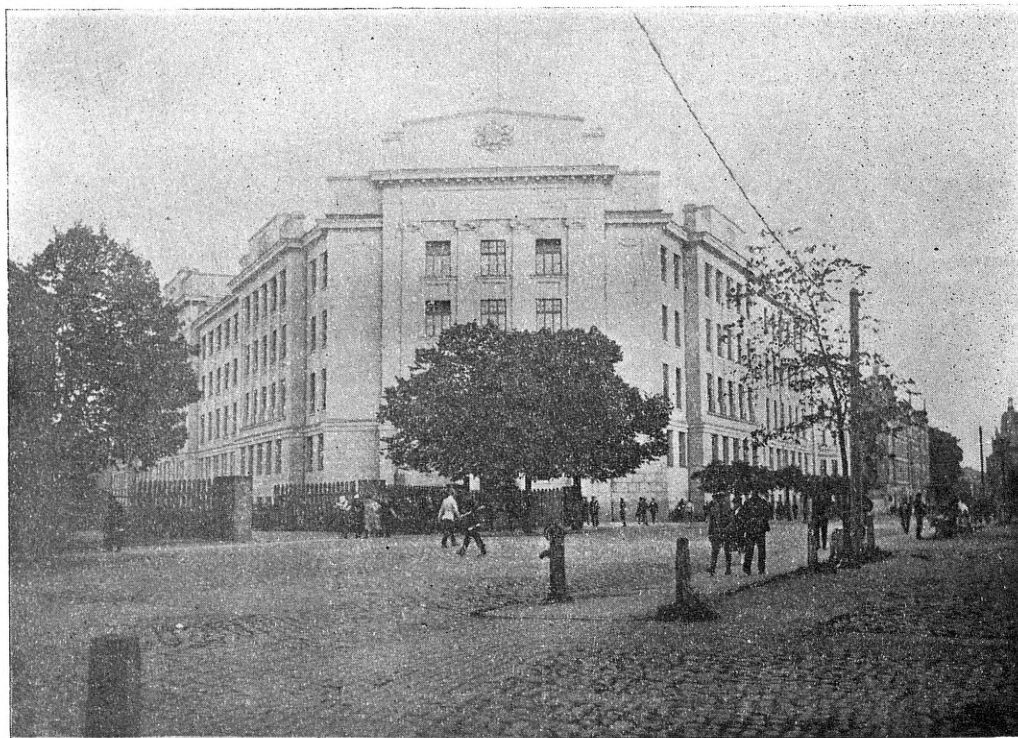
Me tähendasime, et otstarbekohane raudteeasjanduse korraldus nõuab veomaksu määramist suurima puhaskasu põhimõtte järele. Õieti öelda, pole niisugune formuleerimine päris punkti-pealne. Tõesti, kui tariifide alandamise järeldusel vedude hulk kasvab ning sellega ühtlasi ka puhas sisse-

tulek suureneb, siis võib saabuda tarvidus suurendada tee läbilaske ja läbiveo võimet, s. t., suurendada ta kapitaali. Niisugusel korral võib juhtuda, et suurenenud puhaskasu tegevusse pandud kapitaalist vähema protsendi välja teeb kui pisema kapitaali tuluprotsent. Seepärast peaks otstarbekohasel eksploatatsioonil püütama saada mitte suurimat puhaskasu vaid kõrgemat protsenti tegevusse pandud kapi-

Venemaal tõivad riigiteed vahel suuri kahjusi, vahel — kasusi, mis kõik riigi arvele kanti.

Raudteeliste vedude omahind.

Vedude omahinna määramine on raske ülesanne järgmistel põhjustel: kõige esiteks on meil tegemist kahe teravalt lahkneva vedude liigi — reisijate ning kauba veoga. Kui teostuks ainult üks vedude liik — näit. kaubavedu, siis oleks tonn-



Latvija raudtee valitsuse hoone Riias.

taalist. Selle paranduse vastuvõtmine ei muuda I ja II tabeli vaatlemisel tehtuid järeldusi.

Raudteelistest ettevõtetest saadud kasud, mis üle jäävad peale eksploatatsiooni kulude katmist ning tegevusse asetud kapitaali protsentide kustutamist, lähevad eraraudteel osalt aktsionääride isikliste tarviduste rahuldamiseks, osalt — kaubandus-tööstusliste ettevõtete laiendamiseks üldse ning raudteearandanduse edendamiseks eriti, nagu sellest ju kõneldud peatükis jaotamise üle.

Samad kasud lähevad kroonuteedel kas üldriiklisse kassasse, esinedes niisugusel puhul lihtsa lisamaksuna vedudelt (Saksamaal praktiseeritav süsteem), ehk jälle, need kasud saavad eriotstarbeteks määratud, nagu: teede laiendamine, vedude tingimuste parandamine ja odavamaks tegemine (Schveitsis).

kilomeetri keskmise omahinna väljarehendamiseks küllalt, kui aasta kulud jagaksime kaetud tonnkilomeetrite arvule. Aga seegi viis ei rahulda meid täitsa, sest et vedu n. n. vastassihis teele palju odavam tuleb kui pärisihis. Seda keerulisemaks aga muutub veel asi, kui arvestama oleme sunnitud ka reisijate veoga, sest üliarste on otsustada, kuis jagunevad mõlemat liiki vedudeks kulunud summad. Võtame näit. roopaseadjate ülespidamiseks tarvis minevad väljaminekud. Need ametnikud teenivad niihästi reisu- kui kaubaronge. Kui jaotust toimetada proportsionaalselt rongide arvule, siis ei saa arvestud roopaseadjate töö manööverdamisel. Teisest küljest, nõuab reisiliikumine roopaseadjalt rohkem hoolsat tähelepanu ja valvet kui kaubaliikumine.

(Järgneb).

## Murmani raudtee.

Kui 1914 a. sõjasündmuste tõttu lääne sadamad ja Dardanellid suluti, katsus Vene valitsus omale uut väljapääsu leida sõjamaterjaali sisse- ja väljaveoks. Kõige kasulikumatena leiti olema Valge mere ääres ja Murmani rannal olevad jäävabad sadamad. Selleks alati 1915 a. märtsikuul 987 verstalise raudteeliini ehitust Petro-

juures arvestati raudtee läbilaskevõimet 13 paari kaubarongi peale öö päeva jooksul.

Raudtee avamise tähtaja lähenemine sundis ehitusi paiguti lihtsustama, mis enesega tähtsaid järeldusi raudtee veovõime nõrgenemiseks kaasa tõi. Sellegi poolest vastas raudtee täiesti sõjaaegsetele nõuetele. Lõpuliini ehitus, ajutiste ehituste, puusildade



Riia I. raudtee jaam.

savodskist Põhjamere ääre ja lõpetati üliinimliste jõupingutustega 25.000 Saksa ja Ungari sõjavangi ja 10.000 hiinlase abil 1916 a. novembri kuul. Külmal põhjamaa kliima, 1½ kuud kestev polaaröö, lühike süvi, läbikäimise võimaluse puudumine rahvaga tegid ehitustingimised iseäranis raskeks.

Kogu Murmani raudtee ehitati riigi rahaga ja riigi juhatuse all ja iga verst maksis keskmiselt 180.000 kuld rubla. Lõpuliku otsuse järgi pidi tee I. klassi tähtsusega, 300 süllalise raadiuse juures ehitatama (suurem kallak Petrosavodsk-Soroka vahel 8<sup>0</sup>/<sub>00</sub> ja Soroka — Murmanski vahel 6<sup>0</sup>/<sub>00</sub>). Sarnaste profiili tingimiste ja vastavate raudtee- ning veevarustusjaamade jaotuse

jne. kõrvaldamisega, pidi alles hiljem ette võetama.

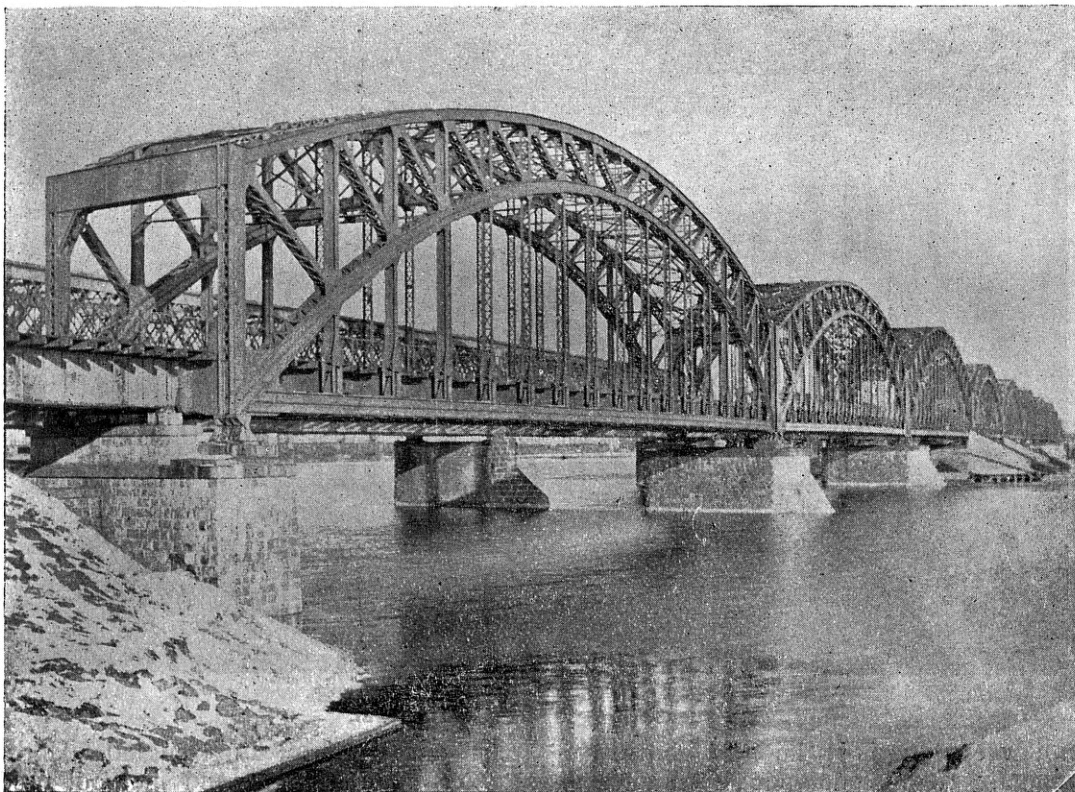
Raudtee ehitusega ühel ajal töötati ka ümberlaadimise kohtade ehituste kallal Valge ja Põhja Jäämere ääres. Otsemat väljapääsu Valgemere kaldale pakkus raudteele Soroka laht, millesse 284 sülla pikkune vaiadel seisev raudteesild ehitati.

Sadama sügavus on 12 jalga, juurepääs merele 4,5 jalga. Põhjapool läheb raudtee läbi Kemi linna, kust kõrvalharu Popovi saare sadamasse viib (sügavus 22 jalga). Sorokast Kandalaksha'sse püsib liin suuremalt jaolt Valge mere ranna läheduses ja on mõne kõrvalharu kaudu sadamatega ühenduses. Iseäranis nimetamise väärt on kõrvalharu, mis Tshun lahe ääre viib, mis

oma sügavuse tõttu ookeani laevade sisse-  
sõiduks kõlbulik. Juba raudtee ehituse  
ajal olid Tshun sadama teenused suured.  
Valgemere põhjapoolsem sadam on Kanda-  
luksha.

Raudteeliini lõpp on Murmani kaldal,  
Semenovi lahes. Lahe ääres on Murman-  
ski nimeline sadama linn. Sadamas on  
maandumise koht ookeani laevadele ja  
vastav koht kaubalaevadele.

mid, lõpetamata kaevikud, ääre kraavide  
puudumine, korratu ballasteerimine paista-  
vad igale ühele silma. Iga versta peale  
tuleb keskmiselt 8 sülda sildasid ja peale  
Svir'i jõe silla on teised kõik puust ehitat-  
ud. Kõige paremal juhtumisel on mõni  
neist, kuigi lihtsa, kuid väljatöötatud plaani  
järele ehitatud. Suurem osa aga seisab  
kõige viletsamatest puuriida sarnastest silla-  
kestest koos.



Sild üle Düna jõe Riia juures.

Raudteeliini põhjapoolne osa eraldub  
täiesti lõunapoolsest. Viimane kujutab  
Svanka'ni osa Põhja raudteest ja siis Olo-  
nez'i liinist, mis juba enne sõda ehitatud ja  
liikumisvõimeline oli. Põhjapoolne osa,  
alates Petrosavodskist jäi lõpetamata seisu-  
korda. Ülekoormatud transpordiga ühelt  
poolt ja teiselt poolt täielik tarvisminevate  
paranduste puudus — kõik need asjaolud  
rikkusid teed niivõrd, et sõit hädaohtlikuks  
muutus.

Tee ülevaatus liikumise osakonna ülema  
J. N. Borisovi poolt tõi ilmsiks raudtee  
määratuid puudusi. Tõusud kuni 26 ‰, alla  
100 süllased raadiused olid kogu liinil  
harilikud nähtused. Pooleldi täidetud tam-

Selle peale vaatamata on kuuline läbi-  
sõidetud rong-klm. suurus 260.000 versta.  
Samuti määrab raudteevalitsus rongidele  
õige kõrged sõidukiirused. (Petrosavodsk'ist  
— Kandaluksha'sse — 35 versta ja Kanda-  
luksha'st — Murmansk'ini — 25 versta tunnis.)

Rongide liikumine lõunapoolsel raudtee-  
osal on palju elavam põhjapoolsest (põhja-  
pools. liigub iga päev keskmiselt 0,8 paari,  
lõunapools. 3,5 paari rongisi.)

Raudteele sarnased oma korratuse ja  
lohakuse poolest on ka jaamade hooned.  
Reisijate ruumid puuduvad pea täiesti, ka  
ametiruumid on ajutised. Suur puudus on  
ka elumajadest, üle 500 vaguni täidavad  
korterite aset. Ka needki ehitused, mis

elamiseks määratud, ei vasta elamisnõuetele — nad ei ole kõlbulikud kareda külma kliima ja pika talve tõttu. Sarnased elamistingimised olidki peapõhjuseks korra-  
tustele raudteel — puudus võimalus tarvit-  
minevat arvu töölisi ja ametnikke üleval-  
pidada ja neile pikemaajalist asukohta  
muretseda.

Tähtsamad raudtee veovõime kindlustajad  
— veevarustusjaamad — kujutasid enesest

konna peatehastes ehk eravabrikutes. Sa-  
muti võib raudtee ise ainult osalisi kapita-  
taal parandusi reisijate- ja kaubavagunite  
juures ette võtta. Kõik need asjaolud röövi-  
vad raudteelt tarviliku iseseisvuse. Pea-  
põhjuseks on jällegi töökodade puudus ja  
rasked elutingimised põhjapoolses raudtee-  
ringkonnas. Ka töökodade hooned on ajuti-  
sed. Muidugi ei ole kütmata ja valgusta-  
tamata töökojas saadud töö tagajärjed kogu



Kaunase (Kovno) jaam Leedumaa.

ainult veepumpasi ja hooneid ajutise ise-  
loomuga. Kogu põhjapoolse raudteeosa  
veehooned olid puust, 2 kub. meetr. mahu-  
tusliste reservuaaridega ja puutorudega.  
Veevärk puudus täiesti. Ainuke veevõtmise  
koht kogu jaamale on veehoone. Tema  
juure sõidab iga vedur ise vee järele,  
temalt saab ka kogu ümberkaudne rah-  
vas vett. Ta on ka ainsaks tulekustutamis-  
abinõuks.

Vagunite puudust raudteel ei ole. Sõidu  
hooajal oli isegi sõidukõlbulikke vagunisi  
ja vedurisi seismas, mis tarvitusel ei  
olnudki. Seda tuleb seletada sealsete kor-  
raldamata veovõimalustega. Raudtee liik-  
umise võimalused ulatavad ainult jooksvate  
tarviduste jaoks. Raudtee veosakonna jaos-  
kondade töökojad jõuavad järgmiseks aastaks  
ainult osalisi parandusi täita. (Kuni  
93 vedurit aastas.) Veereva koosseisu kapita-  
taal parandused tehakse Petrogradi jaos-

pika talve jooksul kuigi suured. Haritud  
tööjõu puudus annab end igalpool tunda.  
Nii puudus ainuüksi ühes veojaoskonnas  
140 õppinud tööjõudu. Pakkumisi ei olnud,  
katsuti sunniviisil töölisi muretseda. Nad  
jäivad vastu tahtmist ja nende töö jätab  
paljugi soovida. Viljakam oli raudtee-  
pataljoni abi. Tööliste ja ametnikkude  
puudus on seletav elamiskõlbuliste elu-  
majade puuduse läbi, ühenduste puudus  
kultuurilmaga, toiduainete puudus j. n. e.  
Kuna korteriküsimus alles kaugemas tule-  
vikus lahendatav on, siis usutakse, et  
palgatarifi kõrgendamise ja töölisküsimuse  
kriisist üle saadakse.

Murmani raudtee peab nüüd peale sõda:

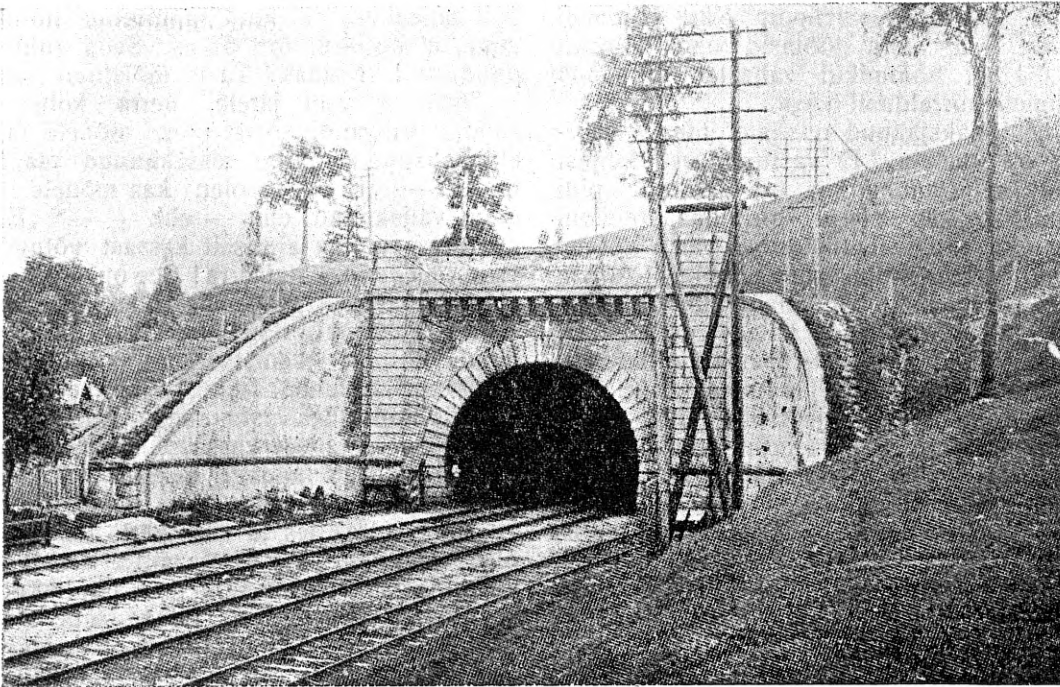
1) Venemaale jäävaba Valge mere sada-  
matesse väljapääsu looma;

2) Asundusraudteena kogu ümbruskonna  
rikkuste tõstmiseks ja ümbertöötamiseks  
kaasaaitama;

3) Venemaale Soome vastu piirikaitse raudteeks olema.

Need oleksid kolm nüüdse Murmani raudtee pea ülesannet. Liikumine raudteel, samuti ka ümberlaadimine sadamates on

pataljoni kaasabita võimata on. Samuti peab talle kui asundusraudteele teatud fond leitama, et ta osavõtaks sarnastest ettevõtetest, mis iseäranis väljaveoks töötavad, näit. puuümbertööstus, kalaasjandus j. n. e.



Tunnel Kovno juures Leedumaal. Tunneli pikkus 1½ km.

praegu veel väike, nii et sissetulek veokulude all täiesti kattub. Jääb üle üks pääsetee, et riik raudteevalitsuse kaudu raudteed toetaks, et vähemalt plaanikindel liikumine alal hoitakse, mis ilma raudtee-

Käsi käes peab kõige ümberlaadimiskohtade ja Murmanski, Kerni ja Soroka sadamate ehitus käima. Ainult siis on võimalik seda suurt ja rikat liikumise piirkonda maailma üldliikumisega ühendada.

## Õnnetuste jaam.

Joseph Siklósy.

Ühe raudteejaama hea nimega on sama sugune lugu, kui ühe neiu omaga. Kannatab see nimi korra, siis on ta jäädavalt kadunud.

Ilusas maakohas, ümbritsetud õitseva lilleaia, kesk tihedat metsa, näib väike ühekordne jaamahoone noorele raudteeametnikule tõelise paradiisina, ei lasuks ainult varemast ajast selle kauni väikse pooljaama peal aga raske vanne.

Vaevalt avatud liikumisele, sattus esimene reisija, kes siin väljaastuda soovis, veel rongi liikumise ajal vagunirastete alla. Maitserikkalt sisseseatud ooteruum sai siis enne, kui ta oma õiget otstarvet täita suutis, abiandmise punktiks õnnetule.

Siis teenis seal piletimüüjana noormees, kes piletisi kapist mitte järjekorra numbrite järele ei müünud, vaid piletisi vahelt müües alati kenad summad oma tasku pani, seni, kuni pettuse jälgile saadi ja mees sõimu ja häbiga teenistusest tagandati.

Samuti oli jaamas ametis ka keegi õige hoolas laduhoidja. Ta oli nii usin, et mõnikord isegi ööseti töötas. Ainult tõi ta öösel osa sellest, mis ta päeval vagunitesse laadinud, plombivõtmete abil jälle välja. Ühel ööl tabati teda aga vagunist — rongirevident Dorner, kel asi juba ammu kahtlasena näis, oli end salaja kaubavagunisse sisse plombeerida lasknud ja karistas nüüd mitmekordset varast.

Sarnastest juhtumistest rikas jaamakroonika tegi igale korralikule ametnikule teenistuse jaamas väljakannatamatuks. Seal määrati jaamaülemaks aususe ja korralikkuse poolest tuntud noor kaubalaekur Lahmann. Ka anti temale vabadus ise omale abilist valida. Valik langes noore Karl Himmeli peale. Neli kuud töötasid nad hoolsalt koos. Ühel hommikul vabastas Lahmann Himmeli korraldustöödest.

Ühe hiljaksjäänud reisijate rongi sisse sõit oli oodata. Et vastupidisest küljest samal ajal kaubarong tulemas oli, pidi Lahmann, kes kassat korraldas, telefoni läbi seda rongivahetusteadet vastu võtma.

Seal kõlises väljas jaama kell ja reisijate rong sõitis sisse. Lahmann tõttas välja, et rongi vastu võtta ja jällegi edasi saata. Samal silmapilgul astus jaama kantselseisse abiline Himmel, ühe raamatu järele. Ta leidis kohe otsitava ja tahtis jälle tagasi minna, kuid jäi kui naclutud seisma. Lahmann oli rutuga kassa lahti unustanud. Kaks tundmust mässasid noores mehes, kes eelmisel päeval kaardimängu juures oma kuupalga kaotanud oli, hea ja halb. Viimane võitis. Silmapilkne kartlik ümber vaatamine — väljas saatis Lahmann reisijaterongi — viis kahtlevat sammu kassani — ja üks pangatähtedest kadus tema tasku. Siis läks noor varas oma tuppa tagasi.

Peale rongi ärasõitu tuli Lahmann kantselseisse tagasi ja istus paha aimamata jällegi kirjutuslaua ääre. Ta oli just peakassale aruannet valmistamas, kui üks avanen ja keegi isand, keda ta lihtreisijaks oli arvanud, sisse astus.

Võõras teretas viisakalt ja esitles end Franz Viegand'ina, tegev kontrollöörina, kes tulnud kaubakassat revideerima.

Lühikese jutuaajamise järele algas Viegand oma tööd. Lahmann tõi ette kogu oma rahatagavara, veokirjad ja maksukviitungid ühes arvedokumentidega ja kontrollöör algas oma aruandega, kuna jaamaülem telegraafis töötas ja sissesõitvaid ronge edasi saatis.

Kui ta ühelt sarnaselt ekspeditsioonilt tagasi jõudis, kutsus teda kontrollöör. Lahmann astus laua juure.

„Herra kollega, Teie peate ühe arve unustanud olema“ ütles ta. „Pean tunnistama, et Teie oma kassat otse eeskujulikult peate, aga ma ei saa parata — puuduvad täpselt sada guldeni, milledele ma vastavat dokumenti ei leia“.

„Võimata“, arvas Lahmann naeratades ja vaatas kontrollöörile kahjatsevalt otsa.

„Palun, siin on aruanne, arvake ise järele“, ütles Viegand.

„Lahmann istus kohe laua ääre, kuna kontrollöör sigarit suitsetades lehelugemisse süvenes.“

Terve tunni arvas jaamaülem. Lõpuks pidi ta kahvatuna, kuid rahulikuna tunnistama, et kontrollööril õigus. Sada guldeni puudusid! Kuidas? Ta ei mõistnud seda.

„Mõtlege veel järele, herra kollega“, sundis Viegand, „vast olete mõnele raha ettemaksnud ja mitte sissekannud raamatusse“. — „Ei! Ma olen kas mõnele liig palju väljaannud, ehk — ehk — —“ „Ehk puuduva summa ajutiselt kassast võtnud“, arvas Viegand. — „Herra! See on — —“

„Mu Jumal! Ärge end kohe seepärast ärritage! Ma arvan ju ainult, et Teie selle puuduva raha teenistuse asjus ära olete tarvitanud ja tahan Teile selleks, ehk küll meie juhtnõõride vastu, aega anda need sada guldeni jällegi kassasse sisse kanda“.

„Ma ei ole aga midagi kassast võtnud!“

Viegand mõtles vähe aega järele.

„Kollega!“ ütles ta siis kätt Lahmanni õlale pannes. „Ma ei ole mitte ainult revident, aga ka inimene ja tean piinlikkudel juhtumistel vahet teha. Pange selle puuduva summa omast taskust“. — „Mul ei ole aga pooltki sest summast!“

Jutt katkes. Viimaks ütles kontrollöör: „Mul on kahju, herra kollega, aga Teie tunnete minu kohust. Ma olen sunnitud Teid ametist tagandama!“

Jaamaülem Lahmann seisis silmapilguks, kui piksest rabatud paigal. Siis kummardas ta ja läks vankudes uksest välja.

Möödusid kaheksa aastat. Ühel päeval ilmus lehes kuulutus, mis kõiki raudteeametnikke huvitas. Selle kuulutuse läbi kuulis kogu liin, et ametnik Mihkel Lahmann R. jaamas surnud ja harilikul viisil maetakse.

See surmasõnum võeti igal pool elavusega vastu. Iga üks liinil oli Lahmanni tunnud ja temale juba aastate eest hirmsat lõppu ette kuulutanud. Nii oligi — hirmus lõpp, sest Lahmann suri joomahullustusse. Sarnane mees, kui oli Lahmann ja — *delirium tremens*.

Lahmanni tookordsele tagandamisele järgnes karistusena tema protokollistiks määramine ühte suurde jaama. Kassavargus oli tõendatav, varast ei olnud suudetud aga kindlaks teha. Kõik see ja ta armsa naise surm juhatasid õnnetule viinaklaasi kätte ja kui teda pärastpoole jällegi parestasse kohta üle taheti viia, oli juba hilja —



liig kaugele oli teda viin juba sundinud langema. Ta sai laitusi ja karistuskirje hulvana, paigutati jällegi lihttööde peale, kuid Lahmann, enne nii korralik, ei teinud sest enam välja — lasus ta peal ju raske teenimata kahtlus, mis temalt kogu tahtjõu röövis.

Ta laulis oma kaasametnikkudele joogimajas lõbusaid laule ja jättis sinna ka viimase palga.

Ja ühel hommikul leiti teda klaasistund silmadega — surnud. — — —

Juba üle aasta puhkas Mihkel Lahmann unustatult R. surnuaial, kui ühel päeval keegi raudteeametnik, kes mingisuguse süüteo pärast kohtule üle antud, ühe vana-nenud juhtumise üle aru andis, mida kohe raudteevalitsusele teadustati.

Vähe aega peale selle juhtumise astus R. jaamas kiirrongilt keegi herra uhke pärjaga ja pööras otse surnuaiale. Seal pani herra, kes keegi muu polnud, kui kontrollöör Viemand, pärja ühele lihtsale puuristiga hauale. Mihkel Lahmann oli süütu.

## Mõndasugust.

**Normal raudtee roobastiku laiuse tekkimise ajalugu.**

Saksamaa raudteeroobaste vahe on suuremalt osalt 1435 mm. lai. Sarnane mõõt läheb lahku kõigist nüüdse aja mõõtudest ja ta tarvitamisele võtmise aeg langeb ühte raudteede tekkimise ajaga.

Esimese raudtee ehitas Stephenson Inglismaale. Reisisjate ja kaubaveoks tarvitas ta vagunitena postvankreid, mis vastavate ratastega varustati: Kuna vankrirataste vaheline laius 5 jalga  $8\frac{1}{2}$  tolli — 1435 mm. oli, siis seadis Stephenson ka roopad sellele laiusele. Raudteed lagunesid Inglismaalt ka teistesse maadesse laiali. Et aga esimesed vedurid Inglismaalt telliti, siis ehitati ka uued raudteed 1435 mm. vahega, kuni see mõõt peaaegu üleilmliseks tunnistati. 75% kogu ilma raudteedest on nüüd selle roobaste vahega, 25% on osalt laiema osalt kitsama vahega. Venemaal on tarvitusel 1524 mm., Iirimaa ja Austraalias 1600 mm., Ida-Indias, Hispaanias ja Portugaalias 1667 mm. raudteid. Brasiilias, Jaapanis, Väike-Aasias, Aafrikas ja mõnes muus maas on roobaste vahe 1 meetri ehk veel vähem. Kindel on aga, et Saksamaa normaali 1435 mm. roobaste vahe laius sugugi tehnilisel otstarbel pole tekkinud.

### Rattavitsade kiire treimine.

Veereva materjaali äärmine koormamine ja pingutus, samuti raskused, millega olid seotud kulunud osade vahetus ja lõpuks veel puudus kvalifitseeritud tööjõudude järele, on sõja lõpul nii suurt remonttööde hulka kokku kuhjanud terve ilma raudteedel, millest enamaimugi ei olnud. Eriti tuntavalt on see mõjunud rataste ja telgede peale, kus juures nüüd mõtetgi ei ole, et vabrikud, kes valmistasid ratta-

vits, suudaksid lähemal ajal tarvilisel hulgal materjaali saada.

Selle küsimuse lahendamisele asus firma Schiss, ja lahendud sai ta eriliste shablooniliste supportide ehitamisega, mis treivad rattavitsa täiesti automaatselt ja piinlikult täpsalt, milleks on kasutatud isesugune reguleeriv mehhanism, milles jõud treimise suunas, on alati puutuja treimise kõverikule. See nii tähtis nõue täpsaks tööks ja aparadi eluiga pikenduseks on siin täielikult teostud.

Supportid töötavad täiesti automaatselt ja suure täpsusega, mistõttu inimese abi siinjuures täiesti vajamatu on. Selletõttu võib masina juure ka täiesti vilumatu tööline pandud saada, ja selletõttu, et treimise lõpetamise järele masin ise seisma jääb, võib tööline sel ajal täielikult mõnele teisele tööle anduda. Terve ratta treimiseks varustatakse iga masin kahe sarnase supportiga. Mõõdetud roobaste kaugus jääb täpsalt endiseks. Automaatne väljühendav sisseseade kaitseb supporte murdumise eest järele seepärast ei vaja ta ka selle järele valvet. Samuti on nad täielikult kaitstud ka laastude ja muu puru eest; reguleerivad orgaanid aga liiguvad õlivannides.

Peitlid asuvad eriliselt hoidjais, mis paigale jäävad ka peitlite vahetamisel; selletõttu kaob tarvidus uue reguleerimise järele peale peitlite vahetamist.

Selletõttu, et selles treipingis mitmed laagrid on tehtud kuulidega, siis sünnib liikumine väga kergelt ja tema juhtimine hõlpsalt.

Supportid on äärmiselt piinlikult väljatöötatud ja seejuures võimalikult vastupidavad, nii et töötada võib praegustele peitlitele nende kõigesuurema kiirusega on. See firma ehitab oma süsteemilisi supporte mitte üksi oma treipinkide jaoks rattavit-

sade treimiseks, vaid ka kõigi olemasolevate treipinkide jaoks. Nad on arvestud kõige enam tarvitataivate roopalaiuste jaoks 1200 mm. ja laiemad, kuid vähese muudatuse järele võib neid ka kitsaroopaliste jaoks kasutada.

Need treipingid on kõlbulikud nii vabrikus töötamiseks, kui ka depoodes; seejärel on nad eriti tähtsad ja tarvitataavad seal, kus puudus on heade treialite järele.

M.

## Kroonika.

### Otseühendus Tallinna—Peterburi—Moskva vahel.

Kokkuleppe põhjal Eesti ja Vene raudteede vahel, alates pühapäevast 8. juulist s. a. hakkasid käima otsevagunid Tallinna—Moskva vahel 3 korda ja Tallinna—Petrogradi vahel 4 korda nädalas ilma reisijate ümberistumise tarviduseta piirijaamades.

Vagunite väljasaatmise kord: Tallinnast ja tagasi jõudmine on järgmine:

Tallinnast—Moskva üks II. ja üks III. klass igal pühapäeval, kesknädalal ja reedel.

Tallinnast—Petrogradi üks II. ja üks III. klass igal esmaspäeval, teisipäeval, neljapäeval ja laupäeval.

Tulek Tallinna: Moskvast igal esmaspäeval, kesknädalal ja reedel, Petrogradist igal pühapäeval, teisipäeval, neljapäeval ja laupäeval, pakkvagun käib iga päev Tallinna Petrogradi vahel.

Otseühenduse vagunid Tallinna—Petrogradi—Moskva vahel on nummerdud kohadega ilma voodipesuta ja nendes sõitjad reisijad peavad olema varustud peale harilikkude piletite veel vastavate platskaartidega.

Esiailgu müüakse sõidupiletisi ainult kuni Jamburini. Pilet ühes platskaardiga maksab II. kl.—750 Emarka ja III. kl.—395 Emarka.

Otsevagunid on vaheldamisi Eesti ja Vene raudteede omad.

— Soome raudteelased Eestisse külasse. 18. augustil tulevad Soome raudteelased Eestisse võersile. Soome külalised viibivad siin paar päeva ja sõidavad siit Riiga edasi. Soome raudteelaste vastuvõtmiseks on moodustatud vastav komitee, teedeülema teise abi hra Jemmiga eesotsas.

— Rakvere — Port-Kunda eraraudtee on üldiseks tarvitamiseks avatud. 4. juulil s. a. astus jõusse teedeministeeriumi ja Port-Kunda tsemendivabriku vahel sõlmitud leping, mille põhjal Port-Kunda laiaroopaline haruraudtee üldiseks tarvitamiseks avati.

Lepingu sisust olgu järgmine väljavõte.

Leping on maksev kuni 31. detsembrini 1924 a. Kui leping mõlemate poolte poolt

aja jooksul ülesse ei öelda, kestab tema automaatselt edasi.

Raudtee töötab riigiraudteedeülema järelevalve all. Raudtee tarvis on raudtee omanik kohustud sisse seadma eraldi arvepidamist, mida teedeministeerium kontrollereib.

Reisijate, kauba ja багаashiveotariifid ei tohi mitte üle 25% kõrgemad olla, kui riigiraudteel.

Raudtee eksploateerimise eest on vastutav ametnik, kes vabrikuvälituse poolt ametisse määratakse ja teedeministeeriumi poolt kinnitakse.

Ministeerium jätab omale õiguse igal ajal sulguda raudteed üldliikumiseks, kui leping raudtee omaniku poolt rikutakse.

Harutee pikkus Rakverest — Port-Kundani on 18 kilomeetrit.

— Kaarepere mõis raudteevalituse kasutada. Vabariigi valitsus otsustas Kaarepere mõisa Tartumaal anda raudteevalituse kasutada, kes sinna raudtee invaliidide kodu avab.

— Uued peatuskohad. Käesoleva suve jooksul avati laiaroopalisel raudteel neli uut peatuskohta:

1. 242 kilomeetri peatuskoht, Sonda ja Püssi jaamade vahel. Siin peatavad ainult segarongid № 13 ja 14. Piletimüük järgmise jaamani sünnib vagunis.

2. Laitse peatuskoht Vasalemma ja Riisepere jaamade vahel, 62 kilomeetri peal. Peatuskoha juures peatavad kõik reisijate rongid, peale lisarongide №№ 7-bis ja 8-bis. Piletite müük kuni järgmise jaamani sünnib vagunis.

3. Ropka peatuskoht, Tartu ja Nõo jaamade vahel, 437 kilomeetri peal. Siin peatavad ainult kohalised ja segarongid: (№№ 21, 22, 23, 24, 25 ja 26), kuna kiirendud sõidurongid №№ 1 ja 2 ning postirongid №№ 3. ja 4. mööda sõidavad. Sõidupiletisi müüakse Ropka raudtee vahimajast.

4. Sooniiste peatuskoht, Riisepere ja Ellama jaamade vahel, 47 kilomeetri peal. Siin peatavad kõik rongid peale lisarongide №№ 7-bis ja 8-bis. Piletimüük sünnib vagunis.



Kõik suitsetavad ainult

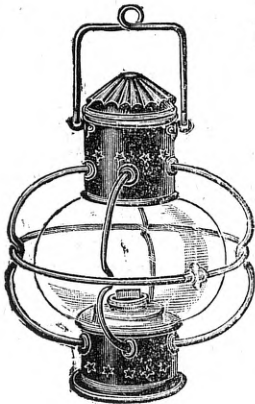
**„FRU-FRU“**

Igale reisijale väga tähtis on  
E. V. Teedeministeeriumi ametlik

## **Sõiduplaan- Reisijuht**

Hind Mark 50.—

Müügil igas raudteejaamas ja pea-  
ladus: Tallinn, Nunne tän. 32, kõne-  
traat 192 raudtee keskjaamast



Kõigeparemas headuses  
kõiksuguseid

## **raudtee- laternaid**



valmistab mõõdukate hindadega töökoda

# J. HAARMANN

Tallinnas, S. Balesna tänav nr. 8. Kõnetr. 19-04

Tööde eest näitusel I auhinnad

# Riigi raudteevalitsus

kuulutab sellega, et aprillikuul 1923 a. kohaletulnud ja omanikkude poolt nõudmata saadetised, leitud asjad ja hoiule antud käsipakid üldise põhiseaduse §§ 40 ja 90 põhjal tulevad

## enampakkumisel müügile

järgmistes jaamades:

Järelekorra nr.	Kauba nimetus	Kohtade arv	Raskus klg.	Saatekirja nr.	Saatejaam	Sihtjaam	Saatja	Saaaja	Järelemaks	
									Teadel. nr.	Summa

### Tallinna reis-jaamas 12. ja 14. novembril kell 10 homm.

1	Bagaash	1	8,2	15744	Nõmme	Tallinn				
2	"	7	127,0	15945	"	"				
3	"	2	16,4	15948	Oru	"				
4	"	1	1,9	679	Tartu	"				
5	"	1	4,9	4662	"	"				
6	"	1	2,0	4664	"	"				
7	"	1	28,7	8076	Keila	"				

### Tallinna kaubajaamas 13. ja 15. novembril kell 10 homm.

8	Plekkämbrid, kilude alt	35	26,2	1730	Narva	Tallinn	J. Mägi	Kesküla		
9	Tsilinderraud	1	58,9	21814	Rakvere	"	K. Einberg	K. Tamman		
10	Majakraam, pruugitud	9	218,2	7585	Tartu	"	A. Koorits	Seesama		
11	Tõrv	3	622,5	8686	"	"	Rud. Holst	Ettenäitaja		
12	Kodukraam	2	32,4	6662	Rakke	"	T. Krunse	"		
13	Raamatud, trükk.	1	10,2	1794	Võru	"	O.-Ü. "Täht"	Ajakiri "Aeg"		
14	Lakk ja apretuur	1	9,8	3666	Tallinn	Rakvere	"Fortuna"	Tõnisson	6525	1910
15	Raudnaelad	3	52,8	4066	"	Haapsalu	A.-S. Silva	Ettenäitaja		
	katusepapp	8	131,0		"	"	Gerhard Hey			
16	Padrunikestad	3	349,7	3498	Rakvere	"				
17	Bagaash	1	7,8	2215	Esna	Tapa				
18	"	1	20,5	13655		J-Jaani				

**Narva jaamas 14. ja 16. novembril kell 10 homm.**

19	Bagaash	1	2,5	1982	Rakvere	Narva			
20	"	1	9,0	55533	Tallinn	"			
21	Plekknõud	60	491,4	3814	"	"	Soloveitschik		5335
22	Lakk ja apretuur	2	24,6	3668	"	"	"Fortuna"		6527
23	Etiketid	2	90,1	1143	"	"	J. Katlasepp		6389
24	Seebikivi	2	96,6	4207	"	"	S. Gurevitsch		
25	Masinaosad, rauast	1	201,5	2710	"	"	Fr. Meyerssohn		
26	Puust voodi	2	24,6	28115	Pärnu	Sonda	Villemsen		
27	Segakaup	6	305,3	5253	Tallinn	Jõhvi	A.-S. Schneider & Ko.		11715

**Tartu jaamas 15. ja 17. novembril kell 10 homm.**

28	Bagaash	1	9,0	49665	Tallinn	Tartu			
29	"	1	3,0	48795	"	"			
30	"	1	9,8	3365	Tartu	Kaarepere			
31	"	1	2,6	50703	Tallinn	Jõgeva			
32	"	1	7,0	51803	"	"			
33	Lõhnasepp	1	41,4	6598	Tartu	"	A.-S. Helios		6440
34	Segakaup	3	159,6	1968	Tallinn	"	B. Michelson ja Ko.		7375
35	Raudnaelad	5	91,7	3154	"	"	A. Heilmann		11438
36	Villane riie	1	4,5	1437	"	"	Eesti Lipp		6421
37	Vana raud	1	26,6	7745	"	"	A.-S. Hüppler ja Ko.		
38	Aniliinvärv	2	53,6	3343	"	Pulka	Bekmann ja Ko.		
39	Voodikott	1	12,3	672	Pritsu	Tartu	E. Pöder		
40	Pakkimise paber	1	22,5	3105	Tallinn	"	E. Lantski		
41	Hiina tee	24	1351,4	4154	"	"	K.-m. Exprompt		
42	"	24	1073,7	4342	"	"	"		
43	"	24	1078,2	4499	"	"	"		
44	"	24	1358,8	4107	"	"	"		
45	"	22	1174,9	3963	"	"	"		
46	"	20	1072,1	3922	"	"	"		
47	"	21	624,1	3778	"	"	"		
48	"	13	405,4	4672	"	"	"		
49	"	14	520,9	3643	"	"	"		
50	"	30	1120,5	3644	"	"	"		
51	Pakkimise paber	1	16,0	4657	"	"	K. Lemberg		
52	Segakaup	2	99,5	4982	"	"	C. Lassen		
53	Metallasjad	2	93,8	5054	"	"	"		
54	Päevapildi plated	1	14,3	906	Viljandi	"	K. Freeland ja Ko.		

**Valga jaamas 14. ja 16. novembril kell 10 homm.**

55	Polituur	1	9,8	3407	Tallinn	Võru	Fortuna		2560
56	Hiina tee	111	4285,9	7881	Tartu	Irboska	G. Katkov		6510
57	Bagaash	1	4,0	52526	Tallinn	Petseri			
58	"	3	5,6	50999	"	Võru			
59	"	1	12,4	51796	"	"			
60	"	1	9,0	1023	Mägiste	"			

**Riigi raudteevalitsus.**

# Harju Pank

**A.-S.**

**Ekspeditsiooni osakond**

Ekspeditsioon  
Laevatalitus  
Inkasso  
Kinnitamine

Oma laduruumid sadamas —  
raudteeühendusega

**ESITAJAD** suuremates kohtades  
sise- ja väljamaal

Telegr. aadr.: HARJUSPED  
Code: Bentley's  
Lieber's Code Edition 1896

# A. EINPAUL

Karja- ja põllusaaduste eksport

**KONTOR:**

Tallinn, Lai tän. 45 :: Kõnetraat 20-14

**PIIMAÄRI JA LADUD:**

Siimeoni tän. 19 :: Kõnetraat 22-24

Telegr. aadr.: AEINPAUL, TALLINN

**OSTAB**

väljaveoks eksport kui ka Pariisi võid,  
juustu, kaseini, mune ja kodulindusi ja  
Tallinna jaoks piima

**MÜÜB**

tarvitajatele väga mõõduka hindadega Hollandi  
suurema vabriku taimevõid „SANELLA“  
ja kunstvõid loomarasvast „VITELLO“,  
piima pudelites ja lahtiselt, võid, juustu,  
hapu koort, kohupiima j. n. e.

# A.-S. „EESTIBETON“

**Tallinn**

**Toompuiestee 12 — Kõnetraat 5-16**

Elumajade ehitamine tsement õõneskividega  
spetsiaal isolatsioon kihiga

(Patent nr. 107)

**Soe - - - Kuiv - - - Odav**

# Riigi Turbatööstus

(Juhatus Tallinnas, Kohtu tänn nr. 8)

varustab küttetarvitajaid Ellama-Sooniste, Aruküla ja Lavassaare (Jööpre) turbatööstuste **odava ja kõrgeväärtuslise press-turbaga.**

Toidab Ellama ja Lavassaare kaugemaa elektriijaamadest **Haapsalu - Tallinna** ja **Lavassaare - Pärnu - Sindi** ning **Lavassaare - Jaakopi - Vigala** ülekandeliinide piirkondades asuvaid tööstusettevõtteid ja teisi valgustuse ja energia tarvitajaid **odava elektri energiaga ning elektriseerib põllumajandust.**

Aastane turbatoodang ligi 4.000.000 puuda. Ellama jõujaama võime — 2200 hobuse jõudu.

# Riigi põlevkivitööstuse juhatus

Tallinn, Lai tänn 54

Säde-aadress: „Peapõlevkiwi — Tallinn.“

Kõnetraadid: 10-85 ja 11-62

## m ü ü b

põlevkiwi,

põlevkiwi tooresõli,

mootornaftat,

pigi,

gudrooni ja

põlevkiwi asfalti

(mastiksi).

Hindade ja muude lähemate teadete saamise asjus palutakse pöörduda Riigi põlevkiwi tööstuse juhatusse poole.

# Sindi Kalevivabriku ühisus

## Endine Vöhrmann & Poeg.

Vabrik: Sindis, Pärnu lähedal. Ladud: Tallinnas S. Karja t. 13;  
Riias, Grehzineeku eela 12 ja Kovnos.

**Villatööstus:** Kalevid sõjaväelastele ja eraisikutele: meeste-  
ja naisterahvastele — ülikonna ja palitu riided.  
Voodi tekid. Suured rätikud.

**Puuvilla tööstus:** Pleekimine, värvimine, trükkimine ja merserisatsioon.

Kalevivabrik asutud 1832 a. Puuvillatööstus—1919 a.

AUHINNAD: Kõrgemad auhinnad: Kuld aurahad Tallinnas  
1921 ja 1922 a.a.; Riigi kullid ülevenemaalistel väljanäitustel  
1841, 1882 ja 1896 a.a.; Aumärgid Londonis, Pariisis ja mit-  
— — — metel Venemaa väljanäitustel. — — —

---

## Balti Puuvilla Ketramise ja Kudumise Aktsiaselts

Tallinnas. — Asut. 1898.

Vabrik: Kopli tänav 21. Valitsus: V. Karja tänav 8.  
Telegr. adr.: „Cotton“. Ladud: Tallinnas, Suur  
Karja tänav 13; Riias, Grehzineeku eela 12 ja Kovnos.

**Töölise arv üle 2000. Ketruse värtnaid 70.000. Kangru telgesi 2000.**

**Oma pleekimise, värvimise ja appretuur jaoskonnad.**

**Valmistakse:** Puuvilla riidet igat seltsi, pleekimata, pleegitud ja värvitud;  
Lõnga, sukalõnga ja õmblusniiti, pleekimata ja värvitud; Vatti.

### Aasta saaduste valmistus:

Riie umbes	100.000 puuda	—	Sukalõng umbes	4.000 puuda
Lõng „	10.000 „	—	Vatt „	1.500 „
	Õmblusniit umbes	300.000 grossi.		



PABERIVABRIKU AKTSIAÜHISUS

„KOIL“

Asutatud 1900 a.

**Kohila mõisas, Harjumaal  
Kohila jaam**

Pärnu—Tallinna kitsaroopal. raudtee

Kõnetraat: KOHILA — TALLINN

Säde-aadr.: „KOHILA — KOIL“

Juhatuse asukoht:

Tallinnas, Vana Posti t. nr. 7, krt. 2

Kõnetraat: Nr. 150

Tallinna ladu:

Suur Roosikrantsi t. nr. 15

Kõnetraat: Nr. 149

Põhja

**Kinnitus - Aktsia - Selts**

**Tallinnas**

toimetab kõiksugu varanduste  
kinnitust:

**Tule ja murdvarguste vastu,  
kaubaveo (transport), veo-  
abinõude, väärtuste ja**

**reisijate õnnetuste kinnitus**

Peakontor:

Tallinnas, Suure Karja tän. 20

Telegrammi aadr.: „Põhjatuli“. Kõnetr. 1007

**Agendid igas linnas**

**Joseph Berkovitsch'i**

**riide- ja kaleviäri**

**„Estoonia“ teatri majas**

**kauplus nr. 9**

Kõnetraat 21-29



**Kõige kasulikum riidekauba  
ostukoht**

**Raudteelased,**

Teie amet on õnnetusjuhus-  
tega seotud, sellepärast kinnitage  
ennast

**Õnnetusjuhus-  
te vastu**

Kirjutage kaardi meie kõige  
suurema kinnitusseltsi „EKA'le“,  
Tallinn, Pikk tänav 6 (amet tuleb  
ülesanda) ja Teie saate täitsa  
mittekohustava offerdi

**LAEVA A.-S.**  
**HANS DIEDRICH SCHMIDT,**  
1923 PÄRNUS 1923

**Järjekorraline reisijate- ja kaubaühendus**

**Tallinnast—Stettiini ja tagasi**

**a.-l. „THORSTEN“**

14 pv.

Tallinnast laupäev. kell 12 päeval

Stettiini esmaspäev. e. l.

Stettiinist reedel kell 1 p. l.

Tallinna pühapäev. päeval.

**Tallinnast—Helsingi ja tagasi**

**a.-l. „VASA“**

iga nädal

Tallinnast reedel kell 12 päeval

Helsingist esmaspäev. k. 12 päeval

**Tallinnast-Stokholmi ja tagasi**

**a.-l. „KALEVIPOEG“**

iga nädal

Tallinnast kesknädal. kell 1 p. l.

Stokholmi neljapäev. e. l.

Stokholmist pühapäev kell 11 e. l.

Tallinna esmaspäev. e. l.

Raudtee- ja laeva-ühendus

Stokholmist Göteborgi.

**Võimalikud muudatused ettenähtud**

**Mõnus sissesead reisijatele.**

**Esimese klassi köök.**

**Traadita telegraaf igal laeval. Mõõdukad reisuhinnad gruppidele üle 10 inim.**

**Sõidukaartide väljaandm., kaupade ülesandm. ja muud teated agentide läbi:**

STETTIIN: Mundt & Schütt, Tel.-aadr.: „Skandia.“ Bollwerk I, telef. 5-35 & 5-76.

STOKHOLM: A/B. Förenade Speditions- & Rederiagenturen, Tel.-aadr.: „Kustkanal“,  
telef.: 23-994, Skeppsbron 30.

HELSINGI: Finland Spedition-Central, A/B., Tel.-aadr.: „Speditcentral.“ Telef.: 12-003.

TALLINN: Thomas Clayhills & Son, Tel.-aadr.: „Clayhills.“ S. Brokusmägi 14. Tel.: 1-18 ja 22-17

**EESTI EKSPEDITSIOONI AKTSIASELTS**  
**end. KNIEP & VERNER**

TALLINN, Lai tän. 9

- Kõnetraat 11-05 -

Telegr. aadr.: KNIVER

Oma suured laduplatsid ja kiviaidad riigi raudteega ühenduses

**Riias:**

**Sped. A.-S. agrak Kniep & Verner, Latvija**



Põllumajandusline Keskühisus

# „ESTONIA“

Tallinn, Jaani tän. 6 — Kõnetraat 8-55, 18-91, 20-90, 20-94

Telegrammi address: „Zentrestonia“

Kõige suurem põllu-, karja- ja linnukasvatuse saaduste eksport-  
äri Eestis

Oma piimaäri, vorstivabrik, lihasuitsetamise tehas ja külmetus-  
majad

Ehitused üle maa



**PESU**  
TEEB PUHTAKS  
JA VALGEKS  
A|S LABORATORI  
PESUSEEP

Keskladu: A|S „ATLANTA“, Viru tänav nr. 4.  
Kõnetraat 7-93 ja 8-23

Aktsia Selts

# „ASTORIA“ tubaka tehase

## PABEROSSID:

SULEIKA	20	tükki	Mrka	30.—
	10	”	”	15.—
TARZAN	20	tükki	Mrka	20.—
	10	”	”	10.—
ASART	20	tükki	Mrka	10.—

## TUBAKAD:

MOGUE	$\frac{1}{4}$ $\mathcal{L}$	Mrka	200.—
	$\frac{1}{8}$ $\mathcal{L}$	”	100.—

Non plus ultra	$\frac{1}{4}$ $\mathcal{L}$	Mrka	150.—
	$\frac{1}{8}$ $\mathcal{L}$	”	75.—
ASTORIA 500	$\frac{1}{4}$ $\mathcal{L}$	Mrka	125.—
	$\frac{1}{8}$ $\mathcal{L}$	”	62.50
NATURAL	$\frac{1}{4}$ $\mathcal{L}$	Mrka	125.—
	$\frac{1}{8}$ $\mathcal{L}$	”	62.50
ASTORIA № 2	$\frac{1}{4}$ $\mathcal{L}$	Mrka	100.—
	$\frac{1}{8}$ $\mathcal{L}$	”	50.—
ASTORIA № 3	$\frac{1}{4}$ $\mathcal{L}$	Mrka	75.—
ERSERUM	$\frac{1}{4}$ $\mathcal{L}$	Mrka	50.—

Nõudke, proovige ja otsustage ise.

## O.-ü. Tallinna liimi ja klaasi tööstuse tehaste ladud

Väike Pärnu maantee nr. 31

Telefon 8-47

# J. ARNOVER

SOOVITAB

suuremal ja vähemal arvul vabriku hindadega klaasi, liimi, seinaj- ja katusepappi, katusetõrva, riidevärve, maalritele igasugu materjaali jne.